|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | QANS-REG-KR-01  AS Tallinna Lennujaam  Regionaallennujaamade lennuliiklusteenuse käsiraamat | Versioon 2024/15.0 |
| Haldur:  Laur Lumpre  Vanem-lennuinformaator  Pärnu lennujaam | Kehtivuse algus:  xx.03.2025  Kinnitanud:  Katrin Hagel  Juhatuse liige, lennuvälja- ja reisijateenused  xx.03.2025 |

AS TALLINNA LENNUJAAM

REGIONAALLENNUJAAMADE LENNULIIKLUSTEENUSE KÄSIRAAMAT

# SISSEJUHATUS

## Muudatuste ja paranduste sisseviimise kord

Muudatuste sisseviimise eest käesolevasse käsiraamatusse vastutab käsiraamatu haldur.

Täiendusi ja parandusi käesolevasse käsiraamatusse viiakse sisse nende tekkimisel vähemalt üks kord kahe aasta jooksul. Vahepealsel ajal tehtavad olulised muudatused viiakse sisse AIRAC AIP muudatuste jõustumiskuupäevadel. Juhul, kui muudatus hõlmab ainult käsiraamatu lisade muutmist, vahetatakse muudetud lisad välja nende jõustumiskuupäeval, käsiraamatu versiooninumber ainult lisade muutmisel ei muutu.

Muudatuste sisseviimiseks tuleb vähemalt 30 kalendripäeva enne planeeritava muudatuse rakendamist esitada Transpordiametile vastav taotlus. Lisade muutmisel saadetakse muudetud lisad Transpordiametile hiljemalt nende jõustumiskuupäeval.

Muudatus viiakse sisse peale Transpordiameti poolset kirjalikku heakskiitu. Muudatuse sisseviimise kohta tehakse sissekanne muudatuse loetelu leheküljele punktis 0.2. Muudetud või täiendatud koht tekstis tähistatakse kollase taustavärviga.

## Muudatuste nimekiri

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Versioon | Jõustub | Muudatused |
| 9 | 01.02.2021 | Pärnu AFIS-üksuse eemaldamine Lennuamet -> Transpordiamet |
| 10 | 19.10.2021 | Kustutatud mõiste „MOTNE“, „RPL“ Lisatud mõiste „RWYCC“, „RCR“ ja „RCAM“ Uuendatud mõiste „instrumentaalrada“  1. Hõõrdekoefitsiendi ja SNOWTAM muudatused  8. Lisad (Lisa 3 – EEKE tööülesannete jaotus) |
| 11 | 24.03.2022 | Läbivalt muudetud:   * Lennuliiklusteenindus -> lennuliiklusteenus; * Lennuliiklusteenindusüksus -> lennuliiklusteenistus; * Lennuvälja lennuinfoteenindus -> lennuvälja lennuinformatsiooniteenistus.   Muudetud „rada vaba“ tingimused.  Lisatud p 4.3 Pärnu lennuinformatsiooniteenistus.  Lisatud p 7.4 – seonduvad dokumendid, mis puudutavad Pärnu lennuvälja.  Lisatud lisa 4 – Pärnu AFIS häireteenuse kontroll-lehed. |
| 12 |  | Korrigeeritud lennuliiklusteenistuste kutsungeid |
| 13 |  | 4.2.2.4.2 Kärdla „rada vaba“ tingimused  4.1.2.5.5 Lennuvälja tulede kasutamine  4.2.2.5.3.3 Lennuvälja tulede kasutamine  4.3.2.5.3.3 Lennuvälja tulede kasutamine  Eemaldatud lisa 3 „EEKE tööülesannete jaotus“  Lisa 4 muudetud Lisa 3-ks |
| 14 | 21.03.2024 | Eemaldatud kõik Kuressaare AFIS puudutav, sh koostöölepingud ja lisad seoses digitorniteenusele üleminekuga. |
| 15.0 |  | 1.5.10 Lisatud uus punkt „Mehitamata õhusõidukid“  4.1.1.3.1.5 Mehitamata õhusõidukite käitamine  4.2.1.3.1.5 Mehitamata õhusõidukite käitamine |

## Sisukord

|  |  |
| --- | --- |
| OSA 0 | Sissejuhatus |
| 0.1 | Muudatuste ja paranduste sisseviimise kord |
| 0.2 | Muudatuste nimekiri |
| 0.3 | Sisukord |
| 0.4 | Lühendid |
| 0.5 | Mõisted |
| 0.6 | Mõõtühikud |
| 0.7 | Reisilennukõrgused |
| OSA 1 | Üldosa |
| 1.1 | Lennuliiklusteenuse struktuur ja eesmärgid |
| 1.2 | Teated lennuliiklusteenuses |
| 1.3 | Vastutus lennuliiklusteenuse osutamise eest |
| 1.4 | Lennujuhtimisüksuse load |
| 1.5 | Lennuinfoteenus |
| 1.6 | Häireteenus |
| OSA 2 | Stripid |
| 2.1 | Üldist |
| 2.2 | AFIS stripid |
| OSA 3 | Hajutamine |
| OSA 4 | Lennuliiklusteenistused |
| 4.1 | Kärdla lennuvälja lennuinformatsiooniteenistus |
| 4.1.1 | Õhuruum |
| 4.1.2 | Kohalikud protseduurid |
| 4.1.3 | Koostööprotseduurid teiste ATS-üksustega |
| 4.1.4 | Koostööprotseduurid ja –lepingud teiste õhuruumi kasutavate organisatsioonidega |
| 4.1.5 | Eriolukorrad |
| 4.2 | Pärnu lennuvälja lennuinformatsiooniteenistus |
| 4.2.1 | Õhuruum |
| 4.2.2 | Kohalikud protseduurid |
| 4.2.3 | Koostööprotseduurid teiste ATS-üksustega |
| 4.2.4 | Koostööprotseduurid ja –lepingud teiste õhuruumi kasutavate organisatsioonidega |
| 4.2.5 | Eriolukorrad |
| OSA 5 | Teavitamine lennuõnnetusest, -intsidendist või vahejuhtumist |
| OSA 6 | Kooskõlastused |
| OSA 7 | Seonduvad dokumendid |
| OSA 8 | Lisad |

## Lühendid

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ABM | abeam | | | traavers, traaversil | | |
| ACAS | airborne collision avoidance system | | | kokkupõrke vältimise süsteem | | |
| ACC | area control centre or area control | | | piirkondlik lennujuhtimiskeskus või piirkondlik lennujuhtimine | | |
| ACFT, a/c | aircraft | | | õhusõiduk | | |
| ACN | aircraft classification number | | | õhusõiduki klassifikatsiooninumber | | |
| ACT | active, activated, activity | | | tegutsev, tegevus | | |
| AD | aerodrome | | | lennuväli | | |
| ADEP | departure aerodrome | | | stardilennuväli | | |
| ADES | destination aerodrome | | | sihtlennuväli | | |
| ADF | automatic direction finding equipment | | | raadiokompass | | |
| AFIS | aerodrome flight information service | | | lennuvälja lennuinfoteenus | | |
| AFTN | aeronautical fixed  telecommunication network | | | aeronavigatsiooniline fikseeritud elekterside võrk | | |
| AGL | above ground level | | | maapinna kohal | | |
| AIC | aeronautical information circular | | | aeronavigatsioonilise informatsiooni ringkiri | | |
| AIP | aeronautical information publication | | | aeronavigatsiooniteabe kogumik | | |
| AIRAC | aeronautical information regulation and control | | | aeronavigatsioonilise informatsiooni reguleerimine ja kontroll | | |
| AIREP | air-report | | | ettekanne õhusõidukilt | | |
| AIRPROX | aircraft proximity | | | õhusõidukite lähesus | | |
| AIS | aeronautical information services | | | aeronavigatsiooniteabe teenistus | | |
| ALERFA | alert phase | | | häireseisund | | |
| ALRS | alerting service | | | häireteenus | | |
| ALS | approach lighting system | | | lähenemistulede süsteem | | |
| ALT | altitude | | | kõrgus merepinnast | | |
| ALTN | alternate, alternating; alternate aerodrome | | | vahelduv, vaheldudes; varulennuväli | | |
| AMDT | amendment | | | muudatus | | |
| AMSL | above mean sea level | | | keskmise merepinna kohal | | |
| ANSP | air navigation service provider | | | aeronavigatsiooniteenuse osutaja | | |
| AOC | aerodrome obstacle chart | | | lennuvälja takistuste kaart | | |
| AP, APT | airport | | | lennujaam | | |
| APCH | approach | | | lähenemine | | |
| APN | apron | | | perroon | | |
| APP | approach control, approach control service | | | lähenemislennujuhtimine, lähenemislennujuhtimisüksus | | |
| ARO | air traffic services reporting office | | | lennuliiklusteeninduse büroo, ATS- büroo | | |
| ARP | aerodrome reference point | | | lennuvälja viitepunkt | | |
| ARR | arrive or arrival | | | saabuma või saabumine | | |
| ASDA | accelerate-stop distance available | | | võimalik katkestatud stardi (tee)pikkus | | |
| ASPH | asphalt | | | asfalt | | |
| ATA | actual time of arrival | | | tegelik saabumisaeg | | |
| ATC | air traffic control | | | lennujuhtimine | | |
| ATD | actual time of departure | | | tegelik väljumisaeg | | |
| ATFM | air traffic flow management | | | lennuliiklusvoo juhtimine | | |
| ATM | air traffic management | | | lennuliikluse korraldamine | | |
| ATS | air traffic services | | | lennuliiklusteenus | | |
| BA | breaking action | | | pidurdusomadus | | |
| BARO- VNAV | barometric vertical navigation | | | baromeetriline püstsuunaline navigeerimine | | |
| BDRY | boundary | | | piir | | |
| BDT | beacon departure time | | | tähise ületamise aeg sisselennu suunas | | |
| BKN | broken (clouds: 5/8 - 7/8) | | | oluline pilvisus (5/8 - 7/8) | | |
| BRG | bearing | | | peiling | | |
| CAT | category; clear air turbulence | | | kategooria; turbulents selges taevas | | |
| CAVOK | clouds, visibility and present weather OK | | | pilved, nähtavus ja ilmatingimused head (vt mõistet) | | |
| CB | cumulonimbus | | | cumulonimbus (rünksajupilv) | | |
| CH | channel | | | kanal | | |
| CL | centre line | | | keskjoon | | |
| CLSD | closed | | | suletud | | |
| CNS | communications, navigation and surveillance | | | side, navigatsioon ja jälgimine | | |
| COM | communications | | | sidevõrgud, -seadmed ja teenindus | | |
| C/S | callsign | | | kutsung | | |
| CTR | control zone | | | lähiala | | |
| CTOT | calculated take-off time | | | arvestatud stardiaeg | | |
| CWY | clearway | | | tõusuala | | |
| D... | danger area (followed by identification) | | | ohuala (järgneb ohuala tähis) | | |
| DA | decision altitude | | | otsusekõrgus merepinnast | | |
| DCT | direct (in relation to flight plans, clearances and type of approach) | | | otse (seoses lennuplaani, lubade ja lähenemistüüpidega) | | |
| DEST | destination | | | sihtkoht | | |
| DETRESFA | distress phase | | | õnnetusseisund | | |
| DH | decision height | | | otsusekõrgus määratuna raja läve kõrgusest | | |
| DIST | distance | | | vahemaa, kaugus | | |
| DIV | divert or diverting | | | kõrvale pöörama või kõrvale pöörav | | |
| DME | distance measuring equipment | | | kauguse mõõtmise seade | | |
| DP | dew point temperature | | | kastepunkti temperatuur | | |
| DR | dead reckoning | | | arvutuslik navigatsioon | | |
| DTHR | displaced runway threshold | | | nihutatud rajalävi | | |
| DVOR | doppler VOR | | | doppler VOR | | |
| E | East or eastern longitude | | | ida või idapikkus | | |
| EAT | expected approach time | | | arvatav lähenemisaeg | | |
| EET | estimated elapsed time | | | kahe ettekandepunkti vaheline arvestuslik lennuaeg | | |
| ELBA | emergency location beacon aircraft | | | majakas õhusõidukil hädamaandumispaiga määramiseks | | |
| ELT | emergency location transmitter | | | hädaolukorras kasutatav majakas- saatja | | |
| ELEV | elevation | | | kõrgustasand | | |
| EMERG | emergency | | | häda- ja sundolukorrad | | |
| EN | English | | | inglise keel | | |
| ENE | East North East | | | ida-põhi-ida | | |
| EOBT | estimated off-block time | | | arvestuslik liikumise algus | | |
| EST | estimate or estimated or estimate (message type designator) | | | arvestama või arvestuslik või arvestus (teate tüübi nimetus) | | |
| ET | Estonian | | | eesti keel | | |
| ETA | estimated time of arrival or estimating arrival | | | arvestuslik saabumisaeg või arvestab saabuvat | | |
| ETD | estimated time of departure or estimating departure | | | arvestuslik väljumisaeg või arvestab väljuvat | | |
| ETO | estimated time over significant point | | | arvestuslik ülelennuaeg määratud punktist | | |
| FAF | final approach fix | | | lõpplähenemise tähis | | |
| FAP | final approach point | | | lõpplähenemise punkt | | |
| FCST | forecast | | | prognoos | | |
| FCT | friction coefficient | | | hõõrdekoefitsient | | |
| FEW | few (clouds: 1/8 - 2/8) | | | vähene pilvisus (1/8 - 2/8) | | |
| FIR | flight information region | | | lennuinfopiirkond | | |
| FIS | flight information service | | | lennuinfoteenus | | |
| FIX | fix | | | tähis | | |
| FIZ | flight information zone | | | lennuinfotsoon | | |
| FL | flight level | | | lennutasand | | |
| FLT | flight | | | lend | | |
| FPL | filed flight plan (message type designator) | | | esitatud lennuplaan (teate tüübi nimetus) | | |
| FT | feet | | | jalg või jalga | | |
| GEN | general | | | üldine | | |
| GND | ground | | | maa | | |
| GNSS | global navigation satellite system | | | globaalne satelliitnavigatsiooni süsteem | | |
| GPS | global positioning system | | | globaalne asukoha määramise süsteem | | |
| GP | glide path | | | glissaad | | |
| GS | ground speed | | | teekonnakiirus | | |
| H24 | continuous day and night service | | | ööpäevaringne teenus | | |
| HDG | heading | | | kurss | | |
| HGT | height or height above ... | | | suhteline kõrgus või kõrgus ... kohal | | |
| HLDG | holding | | | ootetsoon | | |
| HO | service available to meet operational requirements | | | teenus vastavalt vajadusele | | |
| HOSP | hospital aircraft | | | sanitaarõhusõiduk | | |
| HPA | hectopascal | | | hektopaskal | | |
| HR | hours | | | tunnid | | |
| HZ | Hertz (cycle per second) | | | herts või hertsi | | |
| IAC | instrument approach chart | | | instrumentaallähenemiskaart | | |
| IAF | initial approach fix | | | alglähenemise tähis | | |
| IAS | indicated air speed | | | mõõteriistakiirus | | |
| ICAO | International Civil Aviation Organization | | | Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon | | |
| IF | intermediate fix | | | vahelähenemise tähis | | |
| IFPS | integrated flight plan processing system | | | integreeritud esmane lennuplaanide töötlemise süsteem | | |
| IFR | instrument flight rules | | | instrumentaallennureeglid | | |
| ILS | instrument landing system | | | instrumentaalmaandumise süsteem | | |
| IM | inner marker | | | lähimarker | | |
| IMC | instrument meteorological conditions | | | instrumentaallennuilm | | |
| INCERFA | uncertain phase | | | määramatuse seisund | | |
| KHZ | kilohertz | | | kiloherts | | |
| KM | kilometres | | | kilomeeter või kilomeetrit | | |
| KMH | kilometres per hour | | | kilomeetrit tunnis | | |
| KT | knots | | | sõlme | | |
| L | locator | | | raadiomajakas | | |
| LDA | landing distance available | | | kasutatav maandumisdistants | | |
| LIH | light intensity high | | | kõrgintensiivsustuled | | |
| LIL | light intensity low | | | madalintensiivsustuled | | |
| LI | locator, inner | | | lähiraadiomajakas | | |
| LLZ | localizer | | | kursimajakas | | |
| LM | locator, middle | | | keskraadiomajakas | | |
| LMT | local mean time | | | kohalik aeg | | |
| LNAV | lateral navigation | | | rõhtsuunaline/horisontaalne navigatsioon | | |
| L | locator, outer | | | kaugraadiomajakas | | |
| LPV | localizer performance with vertical guidance | | | vertikaalse juhendamisvõimekusega kursimajakas | | |
| LTD | limited | | | piiratud | | |
| LUF | lowest usable flight level | | | alumine kasutatav lennutasand | | |
| M | Mach number (followed by figures); metres | | | Machi arv (järgneb number); meeter või meetrit | | |
| MAG | magnetic | | | magnetiline | | |
| MAP | aeronautical maps and charts | | | aeronavigatsioonilised kaardid ja skeemid | | |
| MAPT | missed approach point | | | katkestatud lähenemise punkt | | |
| MATF | missed approach turning fix | | | katkestatud lähenemise pöörde tähis | | |
| MAX | maximum | | | maksimaalne | | |
| MDA | minimum descent altitude | | | minimaalne laskumiskõrgus merepinnast | | |
| MDH | minimum descent height | | | minimaalne laskumiskõrgus määratuna lennuvälja või raja läve kõrgusest | | |
| MET | meteorological or meteorology | | | meteoroloogiline või meteoroloogia | | |
| METAR | aviation routine weather report (in aeronautical meteorological code) | | | regulaarne ettekanne ilma kohta (meteoroloogilises koodis) | | |
| MHZ | megahertz | | | megaherts | | |
| MID | mid-point (related to RVR) | | | keskel (nähtavuse kohta rajal) | | |
| MIN | minutes | | | minutid või minutit | | |
| MM | middle marker | | | keskmarker | | |
| MNM | minimum | | | miinimum, minimaalne | | |
| MOC | minimum obstacle clearance (required) | | | minimaalne kõrgusvaru takistuste kohal (nõutav) | | |
| MPS | metres per second | | | meetrit sekundis | | |
| MSA | minimum sector altitude | | | minimaalne sektorikõrgus merepinnast | | |
| MSL | mean sea level | | | keskmine merepind | | |
| MTOW | maximum take-off weight | | | suurim stardikaal | | |
| N | north or northern latitude | | | põhi või põhjalaius | | |
| NAV | navigation | | | navigatsioon | | |
| N/A | not applicable | | | mittekasutatav | | |
| NDB | non-directional radio beacon | | | ringsuunaline raadiomajakas | | |
| NE | north-east | | | kirre | | |
| NIL | none or I have nothing to send to you | | | ei ole või mul ei ole midagi teile edastada | | |
| NM | nautical miles | | | meremiilid või meremiili | | |
| NNE | north north east | | | põhi-kirre | | |
| NNW | north north west | | | põhi-loe | | |
| NOF | international NOTAM office | | | rahvusvaheline NOTAM-büroo | | |
| NOSIG | no significant change (used in trend- type landing forecasts) | | | olulisi muudatusi ei ole (kasutatakse “trend”-tüüpi maandumisprognoosides) | | |
| NOTAM | NOTification to AirMan - notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition, or change in any aeronautical facility, service, procedure, or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations | | | sidevahendite kaudu levitatav teade, mis sisaldab teavet aeronavigatsiooniseadme paigaldamise, teenuse või protseduuri sisseseadmise, ohu kindlakstegemise, nende olukorra või neis tehtud muudatuse kohta, millest õigel ajal teadasaamine on lennutegevusega seotud töötajate jaoks oluline | | |
| NW | north-west | | | loe | | |
| OBST | obstacle | | | takistus | | |
| OCA | obstacle clearance altitude | | | kõrgus takistuste kohal merepinnast | | |
| OCH | obstacle clearance height | | | kõrgus takistuste kohal määratuna lennuvälja või raja läve kõrgustasandist | | |
| OCT | onward clearance time | | | oodatav ootetsoonist lahkumise aeg | | |
| OM | outer marker | | | kaugmarker | | |
| OPR | operator or operate or operative or operating or operational | | | käitaja või käitama või käitatav või käitamine või käitamis- | | |
| O/R | on request | | | palvel | | |
| OVC | overcast | | | täispilvisus | | |
| PAPI | precision approach path indicator | | | glissaaditulede süsteem | | |
| PAX | passenger(s) | | | reisija(d) | | |
| PCN | pavement classification number | | | katte kvalifikatsiooninumber | | |
| PERM | permanent | | | alaline | | |
| PJE | parachute jumping exercise | | | langevarjuhüpped | | |
| PLA | practice low approach | | | madallähenemise treening | | |
| POB | persons on board | | | inimesi pardal | | |
| PPR | prior permission required | | | eelnev luba nõutav | | |
| PSN | position | | | asukoht | | |
| PTN | procedure turn | | | protseduurpööre | | |
| QDM | magnetic heading (zero wind) | | | magnetkurss (tuulevaikuses) | | |
| QDR | magnetic bearing | | | magnetpeiling | | |
| QFE | atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold) | | | õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil (või raja läve tasandil) | | |
| QNE | standard pressure 1013,2 hPa | | | standardrõhk 1013,2 hPa | | |
| QNH | altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground | | | kõrgusemõõturi rõhuskaala asetus näitamaks lennuvälja kõrgust merepinnast | | |
| QTE | true bearing | | | tegelik peiling | | |
| QUJ | true track | | | tegelik teekonnajoon | | |
| R... | restricted area (followed by identification) | | | Piiranguala (järgneb piiranguala tähis) | | |
| RCF | radio communication failure (message type designator) | | | raadioside katkemine (teate tüübi nimetus) | | |
| RDH | reference datum height (for ILS) | | | tugipunkti kõrgus lennuvälja kõrgusest (ILS-i jaoks) | | |
| REF | reference to... or refer to | | | viide või viitama | | |
| REG | registration | | | registreerimine või registreerimistunnus | | |
| REQ, RQ | request or requested | | | palve, paluma või palutud | | |
| RESA | runway end safety area | | | raja lõpu ohutusala | | |
| RMK | remark | | | märkus | | |
| RMZ | radio mandatory zone | | | kahepoolse raadioside pidamise kohustuslik ala | | |
| RNAV | area navigation | | | piirkondlik navigatsioon | | |
| RNP | required navigation performance | | | nõutav navigatsioonitäpsus | | |
| RTE | route | | | marsruut | | |
| RTF | radiotelephone | | | raadiotelefon | | |
| RVR | runway visual range | | | nähtavus rajal | | |
| RVSM | reduced vertical separation minimum | | | vähendatud kõrgushajutusmiinimum | | |
| RX/TX |  | receiver station /transmitter station |  |  | vastuvõtja/saatja |  |
| RWY  RWYCC  RCAM  RCR |  | runway  runway condition code  runway condition assessment matrix  runway condition report |  |  | rada  raja olukorra kood  raja olukorra hindamise maatriks  raja olukorra teade |  |
| S |  | South or southern latitude |  |  | lõuna või lõunalaius |  |
| SAR |  | search and rescue |  |  | otsingu- ja päästeteenus |  |
| SBAS |  | satellite-based augmentation system |  |  | satelliidipõhine tugisüsteem |  |
| SCT |  | scattered (clouds: 3/8 - 4/8) |  |  | mõõdukas pilvisus (3/8 - 4/8) |  |
| SE |  | south-east |  |  | kagu |  |
| SEC |  | seconds |  |  | sekundid või sekundit |  |
| SERA |  | Standardised European Rules of Air |  |  | Euroopa ühtsed lennureeglid (EL)923/2012 |  |
| SFC |  | Surface |  |  | pind, kate |  |
| SID |  | standard instrument departure |  |  | standardne instrumentaalväljumine |  |
| SIGMET |  | information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations |  |  | info; õhusõidukite lennuohutust mõjutada võivatest ilmastikunähtustest marsruudil |  |
| SLOT |  | slot |  |  | lennuliiklusvoogude juhtimisel kasutatav aeg või ajavahemik, mille jooksul õhusõiduk peab ületama teatud koha |  |
| SNOWTAM |  | a special series NOTAM given in a standard format providing a surface condition report notifying the presence or cessation of hazardous conditions due to snow, ice, slush, frost, standing water or water associated with snow, slush, ice or frost on the movement area |  |  | standardvormis NOTAM-teate eriseeria, milles esitatavas raja pinnakatte teates teavitatakse liiklusalal esinevast lumest, jääst, lobjakast või härmatisest või lume, jää, lobjaka või härmatisega seotud veest põhjustatud tingimuste olemasolust või lakkamisest |  |
| SPECI |  | aviation selected special weather report (in aeronautical meteorological code) |  |  | valikuline, spetsiaalne meteoroloogiline ettekanne lennunduse tarbeks (meteoroloogilises koodis) |  |
| SR |  | sunrise |  |  | päikesetõus |  |
| SS |  | sunset |  |  | päikeseloojang |  |
| SSE |  | south south east |  |  | lõuna-lõuna-ida |  |
| SSR | secondary surveillance radar | | | sekundaarradar | | |
| SSW | south south west | | | lõuna-lõuna-lääs | | |
| STA | straight in approach | | | otselähenemine | | |
| STAR | standard instrument arrival route | | | standardne instrumentaalsaabumise marsruut | | |
| STS | status | | | staatus | | |
| SUP | supplement | | | (AIP-i) lisa | | |
| SVFR | special visual flight rules | | | eri-VFR reeglid | | |
| SW | south west | | | edel | | |
| SWY | stopway | | | pidurdusala | | |
| T | temperature | | | temperatuur | | |
| TAF | aerodrome forecast | | | lennuväljaprognoos | | |
| TCAS | traffic alert and collision avoidance system | | | liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteem | | |
| TCH | threshold crossing height | | | rajaläve ületamise kõrgus | | |
| TDZ | touchdown zone | | | puutekoht | | |
| TEMPO | temporary or temporarily | | | ajutine või ajutiselt | | |
| TGL | touch-and-go landing | | | konveiermaandumine | | |
| THR | threshold | | | lävi | | |
| TIL | until | | | kuni | | |
| TMA | terminal control area | | | lähenemisala | | |
| TMZ | transponder mandatory zone | | | kohustuslik transponderi kasutamise ala | | |
| TODA | take-off distance available | | | kasutatav stardidistants | | |
| TORA | take-off run available | | | kasutatav hoojooksumaa stardil | | |
| TRA | temporary reserved airspace | | | ajutiselt reserveeritud õhuruum | | |
| TRL | transition level | | | üleminekutasand | | |
| TSA | temporary segregated area | | | eraldatud piiritletud õhuruum | | |
| TWR | aerodrome control unit | | | lähilennujuhtimisüksus | | |
| TWY | taxiway | | | ruleerimistee | | |
| TYP | type of aircraft | | | õhusõiduki tüüp | | |
| UFN | until further notice | | | järgneva teateni | | |
| UNL | unlimited | | | piiramatu | | |
| U/S | unserviceable | | | kasutamiskõlbmatu | | |
| UTC | co-ordinated universal time | | | koordineeritud maailmaaeg | | |
| VAC | visual approach chart | | | visuaallähenemiskaart | | |
| VAR | magnetic variation | | | magnetiline variatsioon | | |
| VDF | VHF direction-finding station | | | VHF peilingaatorijaam | | |
| VFR | visual flight rules | | | visuaallennureeglid | | |
| VIA | via | | | kaudu | | |
| VIS | visibility | | | nähtavus | | |
| VMC | visual meteorological conditions | | | visuaallennuilm | | |
| VOLMET | Meteorological information for aircraft in flight | | | meteoroloogiline info lennus olevatele õhusõidukitele | | |
| VOR | VHF omnidirectional radio range | | | VHF-ringsuunaline raadiomajakas | | |
| VRB | variable | | | varieeruv, vahelduv | | |
| W | West or western longitude | | | lääs või läänepikkus | | |
| WDI | wind direction indicator | | | tuulekott | | |
| WEF | with effect from or effective from | | | kehtib alates või jõustub alates | | |
| WIE | with immediate effect or effective immediately | | | kohese kehtivusega või jõustub kohe | | |
| WIP | work in progress | | | töö käib | | |
| WNW | west north west | | | lääs-põhi-lääs | | |
| WRNG | warning | | | hoiatus | | |
| WS | wind shear | | | tuulenihe | | |
| WSW | west south west | | | lääs-lõuna-lääs | | |
| WX | weather | | | ilm | | |
| Z | co-ordinated universal time (in meteorological messages) | | | koordineeritud maailmaaeg (meteoroloogilistes teadetes) | | |

## Mõisted

**AERONAVIGATSIOONILISE ELEKTERSIDE JAAM** (*Aeronautical telecommunication station*)

Jaam aeronavigatsioonilises elekterside teeninduses.

**AERONAVIGATSIOONILINE ELEKTERSIDE TEENINDUS** *(Aeronautical telecommunication service*)

Elekterside teenindus lennunduse mistahes vajadusteks.

**AERONAVIGATSIOONILINE FIKSEERITUD ELEKTERSIDE VÕRK** *(Aeronautical fixed telecommunication network, AFTN*)

Ülemaailmne fikseeritud aeronavigatsioonilise side võrk, osana aeronavigatsioonilisest fikseeritud teenindusest, teadete ja digitaalsete andmete vahetamiseks sarnaste või ühtesobivate sidekarakteristikutega aeronavigatsiooniliste fikseeritud jaamade vahel.

**AERONAVIGATSIOONILISE INFO KOGUMIK** (*Aeronautical Information Publication, AIP*)

Riigi või volitatud ametkonna poolt avaldatud väljaanne, mis sisaldab lennuliikluse seisukohalt olulist aeronavigatsioonialast püsiinformatsiooni.

**AERONAVIGATSIOONILISE INFORMATSIOONI RINGKIRI – AIC** *(Aeronautical information circular*)

Teade, mis sisaldab lennuohutuse, navigatsiooni või tehnika alast administratiivset või seadusandlikku informatsiooni, mis oma sisult ei täida NOTAM-ile esitatud nõudeid ja ei kuulu avaldamisele AIP-is.

**AIRAC**

Akronüüm (aeronavigatsioonilise info reguleerimise ja kontrolli süsteem), mis tähendab süsteemi, mille eesmärgiks on ühtsetel jõustumiskuupäevadel põhinev eelnev teatamine asjaoludest, mis põhjustavad muudatusi käitamispraktikas.

**AIRPROX**

Koodsõna, mida kasutatakse teates õhusõidukite kokkupõrkeohu kohta või häirest lennuliiklusteenuses ja mis tähendab õhusõidukite lähedust.

**AJUTISELT ERALDATUD ALA** (*Temporary segregated area, TSA*)

Määratletud mõõtmetega õhuruumiosa, kus spetsiifilise kasutaja (põhiliselt militaarkasutaja) tegevus nõuab õhuruumi reserveerimist kindlaksmääratud perioodi jooksul.

**ALGLÄHENEMISSEGMENT** (*Initial approach segment*)

Instrumentaallähenemisprotseduuri segment alglähenemistähise ja vahelähenemistähise vahel või alglähenemistähise ja lõpplähenemistähise või -punkti vahel, kui nii on määratud.

**ALLAHELIKIIRUSEGA ÕHUSÕIDUK** *(Subsonic aeroplane)*

Õhusõiduk, mis ei suuda horisontaallennul ületada kiirust 1 Mach.

**ARVATAV LÄHENEMISAEG** (*Expected approach time*)

Aeg, millal saabuv õhusõiduk lahkub lennujuhtimisüksuse arvestuse kohaselt pärast viivitust ootetsoonist, sooritamaks maandumiseelset lähenemist.

**ARVUTUSLIK LENNUAEG** (*Estimated elapsed time*)

Arvestuslik aeg, mis kulub ühest punktist teiseni jõudmiseks.

**ARVESTUSLIK LIIKUMISE ALGUS** *(Estimated off-block time)*

Arvestuslik aeg, millal õhusõiduk alustab väljalennuga seonduvat liikumist.

**ARVUTUSLIK NAVIGATSIOON** *(Dead reckoning)*

Asukoha määramine, kasutades ära eelnevaid teadaolevaid asukohti ja informatsiooni suuna, aja ja kiiruse kohta.

**ARVESTUSLIK SAABUMISAEG** (*Estimated time of arrival*)

IFR-lendudel: aeg, millal on arvestatud õhusõiduki saabumine navigatsioonisead-metega määratud punkti kohale, kust on kavandatud alustada instrumentaallähenemist; või kui lennuväljal puuduvad navigatsiooniseadmed, siis aeg, millal õhusõiduk saabub lennuvälja kohale.

VFR-lendudel: aeg, millal on arvestatud õhusõiduki saabumine lennuvälja kohale.

**ASUKOHATUNNUS** (*Location indicator*)

täheline kood, mis on antud lennuliiklussidejaamale vastavalt ICAO poolt kehtestatud reeglitele.

**ATS**-**MARSRUUT** *(ATS route)*

Lennuliikluse teenindamisel liiklusvoolu suunamiseks ettenähtud marsruut.

Märkus 1. Väljendi “ATS-marsruut” all mõistetakse lennutrassi, nõustatavat, kontrollitavat või mittekontrollitavat marsruuti, saabumis- või väljumismarsruuti jne.

Märkus 2. ATS-marsruut on määratud andmetega, mis sisaldavad ATS-marsruudi-tunnuse, marsruuti määravaid punkte (marsruudipunkte), lennusuunda neile punktidele (marsruudipunktidele) või nendelt punktidelt, punktide vahelist kaugust ja punktide ettekandmise vajadust ning Transpordiameti poolt kehtestatud ohutut lennukõrgust merepinnast.

**AVARIIOLUKORD** (*Emergency phase*)

Üldmõiste, mis erinevates olukordades võib tähendada õhusõiduki määramatuse, häire või õnnetuse seisundit.

**AUTOŽIIRO** (*Gyroplane*)

Õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõu põhiosa moodustub vabalt pöörlevate labade ehk rootori ja atmosfääriõhu aerodünaamilisel vastumõjul.

**CAVOK** (*Clouds, visibility and present weather OK*)

Nähtavust, pilvisust ja ilmastikutingimusi iseloomustavad näitajad on paremad kui kehtestatud miinimumid.

Samaaegselt peavad olema täidetud alljärgnevad tingimused:

* 1. nähtavus on 10 km või rohkem ja ei ole teatatud miinimumnähtavusest;
  2. pilved puuduvad 1500 meetrist allpool või allpool suurimat miinimum- sektorikõrgust, milledest suurem on määrav ja ei esine CB ega TCU pilvi;
  3. ei esine sademeid, äikest, liivatormi, tolmutormi, udu ega pinnatuisku ning muid ohtlikke ilmastikunähteid.

**DELTAPLAAN** (*Hang glider*)

Erilaadne, pehme tiivaga õhusõiduk.

**DEKLAREERITUD DISTANTSID** *(Declared distances)*

1. Kasutuses olev hoojooksumaa stardil (*TORA, take-off run available*) Kasutuses olev ja sobilik raja pikkus õhusõidukile hoojooksuks maapinnal.
2. Kasutuses olev stardidistants (*TODA, take-off distance available*) Kasutuses olev hoojooksumaa stardil koos tõusualaga, kui viimane on olemas.
3. Kasutuses olev distants katkestatud stardi korral (*ASDA, accelerate-stop distance available*) Kasutuses olev hoojooksumaa stardil koos pidurdusalaga, kui viimane on olemas.
4. Kasutuses olev maandumisdistants (*LDA, landing distance available*) Kasutuses olev ja sobilik raja pikkus õhusõidukile maandumisjärgseks pidurdamiseks.

**ESITATUD LENNUPLAAN** (*Filed flight plan*)

Piloodi või volitatud esindaja poolt ATS-üksusele esitatud lennuplaan ilma mingite hilisemate muudatusteta.

**ETTEKANDEPUNKT** (*Reporting point*)

Geograafiline punkt, mille suhtes võidakse teatada õhusõiduki asukoht.

**ETTEKANNE ÕHUST** *(Air-report)*

Ettekanne õhusõidukilt lennu ajal vastavalt nõuetele, mis puudutavad ettekandeid asukohast, käitamisest ja/või ilmastikust.

**GLISSAAD** (*Glide path*)

Lõpplähenemisel õhusõiduki vertikaalsuunalise juhtimise jaoks määratud laskumis-profiil.

**HÄDAMAANDUMINE** (*Forced landing*)

Vältimatu juhitud maandumine maa- või veepinnale mootoririkke tagajärjel.

**HÄDAOLUKORRA SEISUNDID** *(Emergency phases)*

Üldnimetus määramatuse-, häire- ja õnnetusseisundile.

**HÄIRESEISUND** (*Alert phase - ALERFA*)

Olukord, mida iseloomustab teadmine, et õhusõiduki või selle pardal olevate inimeste ohutus ei ole tagatud.

**HÄIRETEENUS** (*Alerting service*)

Teenus, mille eesmärgiks on teatada asjaomastele organisatsioonidele otsimis- ja päästeteenistuse abi vajavatest õhusõidukitest ning abistada antud organisatsioone vastavalt vajadusele.

**IFR**-**LEND** (*IFR flight*)

Instrumentaallennu reeglite järgi toimuv lend.

**ILMATEADE** (*Meteorological report*)

Teade määratud ajal või kohas vaadeldud ilmastikutingimuste kohta.

**ILMAVAATLUS ÕHUSÕIDUKI PARDALT** *(Aircraft Observation)*

Ühe või enama meteoroloogilise elemendi hindamine õhusõiduki pardalt lennu ajal.

**INSTRUMENTAALLENNUILM** (*Instrument meteorological conditions*)

Ilmastikutingimused, millede valitsedes kas nähtavust, vahemaad pilveni või pilvisuse kõrgust iseloomustav suurus on väiksem kui visuaallennuilma (VMC) jaoks määratud vastav miinimumsuurus.

**INSTRUMENTAALLÄHENEMISE PROTSEDUUR** *(Instrument approach procedure)*

Sari eelnevalt määratletud, mõõteriistade abil sooritatavaid manöövreid, mis tagavad ohutu kõrguse takistuste kohal ja mis algavad alglähenemistähiselt või määratud lähenemismarsruudi algusest ning jätkuvad kohani, kust on võimalik alustada maandumist ja seejärel, kui maandumist ei sooritata, kohani, kus on täidetud ohutu kõrguse nõuded marsruudil või ootamisel.

**INSTRUMENTAALRADA** (*Instrument runway*)

Üks järgnevatest, instrumentaallähenemise protseduure kasutavatele õhusõidukitele mõeldud rajatüüpidest:

1. Mitte-täppislähenemisrada - lennurada, mis on varustatud visuaalsete vahenditega ja vähemalt ühe mittevisuaalse vahendiga ning mis on ette nähtud maandumiseks pärast A-tüüpi instrumentaallähenemist;
2. I kategooria täppislähenemisrada - lennurada, mis on varustatud visuaalsete vahenditega ja vähemalt ühe mittevisuaalse vahendiga ning mis on ette nähtud maandumiseks pärast B-tüüpi I kategooria instrumentaallähenemist;
3. II kategooria täppislähenemisrada - lennurada, mis on varustatud visuaalsete vahenditega ja vähemalt ühe mittevisuaalse vahendiga ning mis on ette nähtud maandumiseks pärast B-tüüpi II kategooria instrumentaallähenemist;
4. III kategooria täppislähenemisrada - lennurada, mis on varustatud visuaalsete vahenditega ja vähemalt ühe mittevisuaalse vahendiga ning mis on ette nähtud maandumiseks pärast B-tüüpi IIIA, IIIB või IIIC kategooria instrumentaallähenemist raja pinna tasandil.

A-tüüpi instrumentaallähenemine – instrumentaallähenemine, mille puhul minimaalne laskumiskõrgus või otsusekõrgus on 75 m (250 jalga) või rohkem.

B-tüüpi instrumentaallähenemine – instrumentaallähenemine, mille puhul otsuse- kõrgus on alla 75 m (250 jala). B-tüüpi instrumentaallähenemist liigitatakse järgmiselt:

* I kategooria (CAT I): otsusekõrgus on vähemalt 60 m (200 jalga) ja nähtavus vähemalt 800 m või nähtavus lennurajal vähemalt 550 m;
* II kategooria (CAT II): otsusekõrgus on alla 60 m (200 jala), kuid vähemalt 30 m (100 jalga), ja nähtavus lennurajal vähemalt 300 m;
* IIIA kategooria (CAT IIIA): otsusekõrgus on alla 30 m (100 jala) või ilma otsusekõrguseta ja nähtavus lennurajal vähemalt 175 m;
* IIIB kategooria (CAT IIIB): otsusekõrgus on alla 15 m (50 jala) või ilma otsusekõrguseta ja nähtavus rajal alla 175 m, kuid vähemalt 50 m;
* IIIC kategooria (CAT IIIC): ilma otsusekõrguseta ja rajal nähtavuse piiranguteta.

Märkus: Visuaalseadmed ei pea alati olema vastavuses lennuväljal olevate mittevisuaalseadmetega. Visuaalseadmed valitakse sõltuvalt tingimustest, mille korral rada kavatsetakse kasutada.

**JAAMA SUUNAS LENDAMINE** *(Homing*)

Protseduur, milles mobiilne raadiojaam liigub jätkuvalt teise raadiojaama poole, kasutades viimase poolt saadetud signaali.

**JUHTIMISE ÜLEANDMISE PUNKT** (*Transfer of control point*)

Määratud punkt õhusõiduki lennuteekonnal, kus vastutus lennujuhtimise eest antud õhusõiduki suhtes läheb ühelt lennujuhtimisüksuselt või üksuse osalt teisele.

**KAITSELENNUNDUS** (*Military aviation*)

Lennuliiklus kaitseväe või muude õhusõidukitega, mis toimub vaid kaitsejõudude huvides.

**KATKESTATUD LÄHENEMISE PROTSEDUUR** *(Missed approach procedure)*

Protseduur, mida järgitakse, kui lähenemist ei ole võimalik jätkata.

**KATKESTATUD LÄHENEMISE PUNKT** *(Missed approach point)*

Instrumentaallähenemisprotseduuri punkt, millelt või enne mida tuleb alustada katkestatud lähenemise protseduuri, et oleks tagatud minimaalne ohutu kõrgus takistuste kohal.

**KEHTIV LENNUPLAAN** (*Current flight plan*)

Lennuplaan koos võimalike muudatustega, mis tulenevad lennujuhtimisüksuse lubadest.

**KERGLENNUK** (*Ultralight aircraft*)

Mootoriga varustatud õhust raskem õhusõiduk, mille suurim lubatud stardimass maismaalt on 450 kg ja veepinnalt 500 kg ning varisemiskiirus maksimaalselt 65 km/h.

**KOKKUPÕRKE VÄLTIMISE SÜSTEEM** (*Airborne collision avoidance system*), ACAS

Õhusõiduki sekundaarvastaja (SSR-transponder) vastumärguandeid kasutav maa peal olevatest seadmetest sõltumatu süsteem, mille ülesandeks on teatada lendurile sekundaarvastajaga varustatud õhusõidukiga kokkupõrke ohu võimalikkusest või anda tegevusjuhiseid kokkupõrke vältimiseks.

**KONTROLLITAV LEND** (*Controlled flight*)

Lennujuhtimisüksuse loal toimuv lend.

**KONTROLLITAV LENNUVÄLI** (*Controlled aerodrome*)

Lennuväli, kus toimub lennuväljaliikluse lennujuhtimine.

Märkus. Väljend “kontrollitav lennuväli” tähendab, et toimub küll lennuväljaliikluse lennujuhtimine, millest aga ei tulene, et lennuväljal on tingimata ka lähiala.

**KONTROLLITAV ÕHURUUM** (*Controlled airspace*)

Piiritletud õhuruum, kus osutatakse lennujuhtimisteenust vastavalt õhuruumi klassifikatsioonile.

**KOOD (SSR)** (*Code (SSR)*)

Number, mis on määratud kindlatele õhusõiduki transponderi poolt edastatud vastuse impulssidele.

**KOPTER** (*Helicopter*)

Õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud moodustub peamiselt õhu vastumõjul kandetiiviku(te)ga, mis pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalile lähedaste telgede.

**KOPTERIVÄLJAK** *(Heliport)*

Maa-ala või ehitis, mis on täies mahus või osaliselt ette nähtud kopterite õhkutõusmiseks, maandumiseks ja pinnal liikumiseks.

**KORDUVLENNUPLAAN** (*Repetitive flight plan, RPL*)

Sageli korduvate, regulaarselt sooritatavate, põhiolemuselt samalaadsete üksik-lendude sarja hõlmav lennuplaan, mis esitatakse lendude teostaja poolt ATS-üksusele säilitamiseks ja korduvkasutamiseks.

**KURSS** (*Heading*)

Õhusõiduki pikitelje suund, väljendatuna tavaliselt kraadides arvates põhjasuunast (geograafiline, magnet-, kompassi- või tingkurss).

**KÕRGUS MEREPINNAST** *(Altitude)*

Tasandi, punkti või punktina vaadeldava objekti püstvahemaa keskmisest merepinnast (MSL).

**KÕRGUS TAKISTUSTE KOHAL MEREPINNAST / MÄÄRATUNA LENNUVÄLJA VÕI**

**RAJA LÄVE KÕRGUSTASANDIST** (*Obstacle clearance altitude / height*)

Madalaim kõrgus merepinnast (OCA) või madalaim kõrgus määratuna lennuvälja või raja läve kõrgusest (OCH), mis sisaldab teatud kriteeriumidele vastavat kõrgusvaru takistuste kohal.

Märkus 1. OCA võrdlustasandiks on keskmine merepind (MSL) ja OCH võrdlustasandiks läve kõrgus ning mitte-täppislähenemise korral lennuvälja kõrgus või läve kõrgus, kui viimane on lennuvälja kõrgusest 2 meetrit (7 jalga) või enam allpool.

Märkus 2. Ringlähenemise korral on võrdlustasandiks lennuvälja kõrgus.

**KÕRGUSTASAND** *(Elevation)*

Maapinna või maapinna küljes olevale objektile kuuluva punkti või tasandi püstvahemaa keskmisest merepinnast (MSL).

**KÄITAJA** (*Operator*)

Õhusõiduki või õhusõidukite käitamisega tegelev või seda pakkuv isik, organisatsioon või ettevõte.

**LENNUAEG** (*Flight time*)

Üldaeg õhusõiduki esimesest stardieelsest oma jõuseadmete abil liikuma hakkamisest kuni lennujärgse lõpliku peatumiseni.

**LENNUFIRMA** *(Airline)*

Vastavalt Konventsiooni artiklile 96 iga transpordiettevõte, mis pakub või teostab rahvusvahelisi liinilende.

**LENNUINFOPIIRKOND** (*Flight information region*)

Piiritletud õhuruum, milles osutatakse lennuinfo- ja häireteenust.

**LENNUINFOTEENUS** (*Flight information service*)

Teenus, mis on ette nähtud lendude ohutust ja efektiivsust tagavate nõuannete ning info andmiseks.

**LENNUINTSIDENT** *(Incident)*

Õhusõiduki käitamisega seotud lennuohutust mõjutav, kuid lennuõnnetusega mitte lõppev sündmus, mis leiab aset ajavahemikus hetkest, kui keegi isik astub õhusõiduki pardale kavatsusega sooritada lend, kuni hetkeni, kui kõik pardal viibinud isikud on õhusõidukist lahkunud.

**LENNUJAAM** (Airport)

Püsivalt organiseeritud lennuliiklusteenusega lennuväli.

**LENNUJUHTIMINE** (Air traffic control service)

Teenindamine, mille eesmärgiks on:

1. kokkupõrgete vältimine:
   * õhusõidukite vahel;
   * manööverdusalal olevate õhusõidukite ja takistuste vahel;
2. lennuliikluse kiirendamine ja reguleerimine.

**LENNUJUHTIMISPIIRKOND** *(Control area)*

Maa- või veepinna kohal olevast teatud piirkõrgusest kõrgemal paiknev kontrollitav õhuruum.

**LENNUJUHTIMISÜKSUS** (Air traffic control unit)

Piirkondliku lennujuhtimiskeskuse, lähenemis- ja lähilennujuhtimisüksuse üldnimetus.

**LENNUJUHTIMISÜKSUSE JUHISED** (Air traffic control instructions)

Lennujuhtimisüksuse poolt antavad juhised piloodile teatud tegevuse sooritamiseks.

**LENNUJUHTIMISÜKSUSE LUBA** (Air traffic control clearance)

Õhusõidukile antav luba liikumiseks lennujuhtimisüksuse poolt määratud tingimustel. Märkus 1. *Terminit “lennujuhtimisüksuse luba” võib lühendada, kasutades sõna “luba”.*

Märkus 2. Lennuetapi näitamiseks, mille kohta luba antakse, võivad sõnale “luba” eelneda sõnad: “ruleerimis-”, “stardi-”, “väljumis-”, “marsruudi-”, “saabumis-”, “lähenemis-” või “maandumis-”.

**LENNUK** (Aeroplane)

Mootori jõul liikuv õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõu põhiosa lennu ajal moodustub õhusõiduki liikumatute pindade ja atmosfääriõhu aerodünaamilisel vastumõjul.

**LENNUKÕRGUS** *(Level)*

Õhusõiduki vertikaalasukoha üldnimetus lennu ajal, mis võib tähendada kõrgust merepinnast, suhtelist kõrgust või lennutasandit.

**LENNULIIKLUS** (*Air traffic*)

Kõik lennus olevad või lennuvälja manööverdusalal liikuvad õhusõidukid.

Märkus. Liikuvaks peetakse õhusõidukit, mis ruleerib, mida pukseeritakse või mis on ruleerimisel või pukseerimisel ajutiselt peatunud.

**LENNULIIKLUSTEENUS** (*Air traffic service*)

Üldnimetus, mis hõlmab lennujuhtimist (piirkondlik lennujuhtimine, lähenemislennujuhtimine ja lähilennujuhtimine), lennuinfoteenust (k.a. lennuvälja lennuinfoteenus), lennuliikluse nõustamist ja häireteenust.

**LENNULIIKLUSTEENINDUSE BÜROO, ATS-BÜROO** (*Air traffic services Reporting Office*)

Organ, mille ülesandeks on vastu võtta lennuliiklusteenust puudutavat teavet ning lennu eel esitatavaid lennuplaane.

Märkus. ATS-büroo võib olla iseseisev üksus või ühendatud lennuliiklusteenuse või aeronavigatsiooniteabe teeninduse üksustega.

**LENNULIIKLUSTEENUSE ÕHURUUMID, ATS-ÕHURUUMID** *(Air traffic services*

airspaces)

Piiritletud, tähtedega tähistatud õhuruumid, milles on lubatud teatud liiki lennud ja sätestatud lennuliiklusteenuse vormid ja käitamisreeglid.

Märkus. ATS-õhuruumid on jagatud klassidesse A, B, C, D, E, F, G.

**LENNULIIKLUSTEENISTUS, ATS-ÜKSUS** *(Air traffic services unit)*

Üldnimetus, mis hõlmab lennujuhtimis- ja lennuvälja lennuinfoinformatsiooniteenistusi, lennuinfokeskust ja lennuliiklusteeninduse bürood.

**LENNULIIKLUSVOO JUHTIMINE** (*Air traffic flow management*)

Tegevus, mille eesmärgiks on juhtida liiklusvoogusid teatud õhuruumis, teatud marsruudil või teatud lennuväljal, et tagada õhuruumi maksimaalselt efektiivne kasutamine.

**LENNUPLAAN** (*Flight plan*)

Õhusõiduki kavandatava lennu või lennu osa kohta ATS-üksusele esitatav vastava-sisuline teade.

**LENNURIBA** (*Runway strip*)

Määratletud ala, mis sisaldab raja ja võimaliku peatumistee ning mille ülesandeks on:

vähendada õhusõiduki riski saada vigastusi rajalt väljajooksu korral;

kaitsta sellest üle lendavaid maanduvaid ja startivaid õhusõidukeid.

**LENNU STAATUS** (*Flight status*)

Teade ATS-üksustele teatud õhusõidukile antava eriteenindamise vajalikkuse kohta.

**LENNUSUUND** ehk **TEEKONNAJOON** *(Track)*

Õhusõiduki lennutrajektoori projektsioon maapinnale, mille suunda väljendatakse tavaliselt kraadides põhjasuunast arvates (geograafilise, magnet- või tingsuunana).

**LENNUTASAND** (*Flight level*)

Atmosfääri samarõhutasand, mis on määratletud õhurõhu 1013,2 hPa või 760 mm/Hg suhtes ja mis erineb muudest samalaadsetest tasanditest õhurõhkude teatud vahe võrra.

Märkus 1: Standardatmosfääri kohaselt kalibreeritud rõhkkõrgusemõõtur (baromeetriline kõrgusemõõtur) näitab:

1. kõrgust merepinnast, kui see on seatud QNH arvule;
2. suhtelist kõrgust, kui see on seatud QFE arvule;
3. lennutasandit, kui see on seatud rõhule 1013,2 hPa.

Märkus 2: Märkuse 1 tekstis kasutatud väljendid “kõrgus merepinnast” ja “suhteline kõrgus” tähendavad kõrgusemõõturi näitusid, mitte geomeetrilisi kõrgusi.

**LENNUTEGEVUST PIIRAVAD ÕHURUUMI OSAD**

Piiritletud õhuruumi osade üldnimetus, mis seavad piiranguid üldlennuliiklusele.

Lennutegevust piiravad õhuruumi osad on keelualad, piirangualad, ohualad, ajutiselt eraldatud alad (TSA), ajutiselt reserveeritud õhuruum (TRA), harjutus- ja treeningtsoonid, purilennualad, langevarjuhüpete alad ja tundliku faunaga alad.

**LENNUTRASS** *(Airway)*

Koridorikujuline, raadionavigatsiooniseadmetega varustatud lennujuhtimispiirkond või selle osa.

**LENNUTÖÖ** (*Aerial work*)

Õhusõiduki käitamine spetsiaalsete ülesannete nagu ehitustööd, pildistamine, kaardistamine, vaatlused ja patrullimine, otsingu- ja päästetegevus, õhureklaam jms sooritamiseks.

**LENNUVÄLI** (*Aerodrome*)

Kindlaks määratud maa- või veeala (k.a ehitised, seadmed ja varustus), mis on täies mahus või osaliselt ette nähtud õhusõidukite startimiseks, maandumiseks ja maal või veel liikumiseks.

**LENNUVÄLJAK** *(Airfield)*

Piiratud varustuse ja mõõtmetega maa- või veeala koos ehitiste, seadmete ja varustusega, mis on ette nähtud õhusõidukite saabumiseks, väljumiseks ja maal või veel liikumiseks.

**LENNUVÄLJA KÕRGUSTASAND** *(Aerodrome elevation)*

Maandumisala kõrgeim punkt keskmisest merepinnast.

**LENNUVÄLJA LENNUINFOTEENUS** (*Aerodrome flight information service*), AFIS

Teenus, mis on ette nähtud mittekontrollitaval lennuväljal ja selle läheduses käitatavatele õhusõidukitele lennuohutuse seisukohalt vajaliku info andmiseks.

**LENNUVÄLJA LENNUINFORMATSIOONITEENISTUS, AFIS-ÜKSUS** (*Aerodrome flight information service unit*)

Üksus, mille ülesandeks on osutada lennuvälja lennuinfoteenust ja häireteenust mittekontrollitaval lennuväljal.

**LENNUVÄLJALIIKLUS** (*Aerodrome traffic*)

Kogu liiklus lennuvälja manööverdusalal ja kõik lennuvälja läheduses lendavad õhu- sõidukid.

Märkus: Lennuvälja läheduses lendavaks peetakse õhusõidukit, mis lendab lennuväljaringil, liitub lennuväljaringiga või lahkub sealt.

**LENNUVÄLJARING** (*Aerodrome traffic circuit*)

Lennuvälja läheduses lendavatele õhusõidukitele kehtestatud kujundiline lennuteekond.

**LENNUVÄLJA VIITEPUNKT** (*Aerodrome reference point*)

Lennuvälja määratud geograafiline asukoht.

**LENNUÕNNETUS** *(Accident)*

Juhtum õhusõiduki käitamisel, mis toimub ajavahemikus hetkest, kui keegi isik astub õhusõiduki pardale kavatsusega sooritada lend, kuni hetkeni, kui kõik pardal viibinud isikud on õhusõidukist lahkunud ja mille käigus:

1. isik hukkub või saab tõsiseid vigastusi:
   * olles õhusõidukis;
   * puutudes otseselt kokku mõne õhusõiduki osaga, kaasa arvatud õhusõiduki küljest eemaldunud osaga;
   * jäädes reaktiivjoa ette,

välja arvatud juhused, kui vigastused tulenevad loomulikest põhjustest või on tekitatud teiste isikute poolt või kui vigastusi saavad piletita sõitjad, kes viibivad kohtades, mis normaalolukorras ei ole reisijate ega meeskonna kasutuses;

1. õhusõiduk hävib või saavad kannatada õhusõiduki konstruktsioonid, mille tulemusena:
   * muutuvad ebasoovitavalt õhusõiduki jõudlust, lennuparameetreid või konstruktsioonide tugevust iseloomustavad karakteristikud;
   * õhusõiduk vajab suuremat remonti või kahjustatud osade väljavahetamist;

välja arvatud mootori rikked või vigastused, mis puudutavad ainult mootorit, selle katteid või lisaseadmeid; või vigastused, mis piirduvad propellerite, tiivaotste, antennide, rehvide, pidurite, voolundi mõlkide või torkeaukudega õhusõiduki pinnas;

1. õhusõiduk kaob või muutub täielikult kättesaamatuks.

Märkus. Õhusõiduk loetakse kadunuks, kui ametlik otsimine on lõpetatud ja õhusõiduki vrakki pole leitud.

**LIIKLUSALA** (*Movement area*)

Õhusõidukite stardiks, maandumiseks ja ruleerimiseks ettenähtud lennuvälja osa, mis koosneb manööverdusalast ja perroonist (perroonidest).

**LIIKLUSINFO** (*Traffic information*)

ATS-üksuse antud teave, mille eesmärk on juhtida piloodi tähelepanu teistele teada- olevatele või märgatud õhusõidukitele, mis asuvad tema õhusõiduki või tema poolt valitud marsruudi läheduses ning abistada pilooti kokkupõrke vältimisel.

**LOA PIIR** (*Clearance limit*)

Punkt, milleni kehtib õhusõidukile antud lennujuhtimisüksuse luba.

**LOOVUTATUD** (*Released*)

Õhusõiduk on loovutatud ainult laskumiseks, marsruudi muutmine võib toimuda alles peale vastutusala piiri ületamist.

**LOOVUTAMINE TINGIMUSTEGA** *(Contitional release)*

Loovutamine, mille korral tingimused määratakse eraldi (nt. loovutamine pöördeks, tõusuks jne.).

**LÕPPLÄHENEMINE** (*Final approach*)

Instrumentaallähenemisprotseduuri osa, mis algab määratud lõpplähenemistähiselt või - punktilt, või kui sellist tähist või punkti pole määratud,

1. protseduurpöörde, põhipöörde või racetrack-protseduuri sisselennupöörde lõpust juhul, kui need on määratud;
2. kui on saavutatud viimane lähenemisprotseduuris määratud lennusuund ja lõpeb lennuvälja lähedal olevas punktis, kust:
   * alustatakse maandumist;
   * alustatakse katkestatud lähenemist.

**LÕPPLÄHENEMISSEGMENT** (*Final approach segment*)

Instrumentaallähenemisprotseduuri segment, milles toimuvad väljajoondumine ja kõrguse vähendamine maandumiseks.

**LÕPPLÄHENEMISTÄHIS VÕI -PUNKT** (*Final approach fix or point*)

Instrumentaallähenemisprotseduuri tähis või punkt, kust algab lõpplähenemis-segment.

**LÄHENEMISALA** (*Terminal control area*)

Ühe või mitme suure lennuvälja läheduses, tavaliselt ATS-marsruutide liitumiskohas kehtestatud lennujuhtimispiirkond.

**LÄHENEMISJÄRJEKORD** (*Approach sequence*)

Järjekord, milles kaks või enam õhusõidukit on saanud loa maandumiseelseks lähenemiseks samale lennuväljale.

**LÄHENEMISLENNUJUHTIMINE** (*Approach control service*)

Lennujuhtimine saabuvatele ja väljuvatele kontrollitavatele lendudele.

**LÄHENEMISRUUM** (*Approach funnel*)

Määratletud õhuruum nimelise lähenemisteekonna ümber, milles õhusõiduk sooritab normaalse maandumiseelse lähenemise.

**LÄHIALA** (*Control zone*)

Kontrollitav õhuruum, mis ulatub maa- või veepinnast teatud piirkõrguseni.

**LÄHILENNUJUHTIMINE** (*Aerodrome control service*)

Lennujuhtimine lennuväljaliikluse jaoks.

**LÄHILENNUJUHTIMISÜKSUS** (*Aerodrome control tower*)

Üksus, mille ülesandeks on lennuväljaliikluse juhtimine.

**LÄVI** (*Threshold*)

Maandumiseks kõlbliku rajaosa algus.

**MAANDUMISALA** (*Landing area*)

Õhusõidukite startimiseks ja maandumiseks ettenähtud liiklusala osa.

**MAAPEALSED SEADMED** (*Ground equipment*)

Õhusõidukite maapealseks hoolduseks, remondiks, teenindamiseks ja testimiseks vajalikud eriseadmed ning reisijate ja lastiga tegelemisel vajalikud seadmed.

**MAA - ÕHK RAADIOSIDE** (*Ground-to-air communication*)

Ühepoolne raadioside maa peal asuvast jaamast õhusõidukile.

**MADALLÄHENEMINE** *(Low approach)*

Õhusõiduki, üldjuhul õppe eesmärgil sooritatav katkestatud lähenemine, mis sooritatakse silmsides maaga ja mille käigus rada loetakse hõivatuks, kuna nõutav kõrgusvaru raja kohal ei ole tagatud.

**MAGNETILINE VARIATSIOON** *(Magnetic variation)*

Nurk geograafilise ja magnetilise põhjasuuna vahel.

Märkus. Antud nurga suurus väljendab kõrvalekallet geograafilisest põhjasuunast ida või lääne poole.

**MANÖÖVERDUSALA** (*Manoeuvering area*)

Õhusõidukite stardiks, maandumiseks ja ruleerimiseks ettenähtud lennuvälja osa, välja arvatud perroonid.

**MARSRUUDISEGMENT** *(Route segment)*

Marsruudiosa lennuplaanis märgitud kahe teineteisele järgneva olulise punkti vahel.

**MARSRUUTLEND** (*En-route flight*)

Lend alglennuväljast kaugemale kui 26 kilomeetrit (14 NM).

**MEDITSIINILEND** (*Hospital flight*)

Ükskõik milline, nii regionaalne kui juhuslik, tsiviil- või sõjaväetranspordi poolt sooritatav ainult meditsiiniline lend.

**MEHITAMATA VABALENNUÕHUPALL** *(Unmanned free balloon)*

Õhust kergem jõuseadmeta ja mehitamata vabalt lendav õhusõiduk.

**METEOROLOOGIAJAAM** (*Meteorological office*)

Jaam, mille ülesandeks on anda meteoroloogilist teenust rahvusvahelisele lennundusele.

**METEOROLOOGILINE INFORMATSIOON** *(Meteorological information)*

Meteoroloogiline ettekanne, analüüs, prognoos või mistahes teade valitsevate või oodatavate ilmastikutingimuste kohta.

**MINIMAALNE LASKUMISKÕRGUS MEREPINNAST / MÄÄRATUNA LENNUVÄLJA VÕI**

**RAJA LÄVE KÕRGUSTASANDIST** (*Minimum descent altitude / height (MDA/H)*)

Määratud kõrgus merepinnast või lennuvälja või raja läve kõrgusest mittetäppis- lähenemisel või ringlähenemisel, millest allapoole ei või laskuda, kui nõutud silmsidet pole saavutatud.

Märkus 1. MDA korral on võrdlustasandiks keskmine merepind (MSL) ja MDH korral lennuvälja kõrgustasand või raja läve kõrgustasand juhul, kui viimane asetseb rohkem kui

2 meetrit (7 jalga) allpool kui lennuvälja kõrgustasand. Ringlähenemise korral on võrdlustasandiks lennuvälja kõrgustasand.

Märkus 2. Nõutud silmside tähendab, et osa visuaalseadmetest või lähenemise alast peab asukoha määramiseks ja õhusõiduki juhtimiseks määratud glissaadile olema piisavalt kaua piloodile näha. Ringlähenemise korral tähendab nõutud silmside raja ümbruse nägemist.

**MINIMAALNE SEKTORIKÕRGUS MEREPINNAST** *(Minimum sector altitude)*

Alumine kasutatav kõrgus merepinnast, mis tagab vähemalt 300-meetrise (1000 jalga) kõrgusvaru kõikide objektide kohal ringi sektoris, mille raadius on 46 kilomeetrit (25 NM) ja mille keskpunktis on raadionavigatsiooniseade.

**MÕJUTAV LIIKLUS** (*Essential traffic*)

1. hajutamiskohustuse alane kontrollitav lend, mille hajutamisest teise kontrollitava lennu suhtes on loobutud.
2. mistahes lend, mis võib põhjustada kokkupõrkeohtu teisele lennule või lendudele.

**MÄÄRAMATUSE SEISUND** (*Uncertainty phase - INCERFA*)

Olukord, mida iseloomustab teadmatus õhusõiduki või selle pardal olevate inimeste ohutuse suhtes.

**NIHUTATUD LÄVI** (*Displaced threshold*)

Lävi, mis ei asu raja otsas.

**NOTAM**

Teade, mis sisaldab aeronavigatsiooniseadme, -teenuse, -protseduuri, või -ohu kehtestamist, seisukorda või muudatust puudutavat infot, mille õigeaegne teadmine on oluline lennutegevusega seotud personalile.

**NÕUSTATAV MARSRUUT** *(Advisory route)*

Teatud marsruut, kus lennuliiklust nõustatakse.

**NÕUSTATAV ÕHURUUM** (*Advisory airspace*)

Piiritletud õhuruum või teatud marsruut, kus lennuliiklust nõustatakse.

**NÕUTAV NAVIGATSIOONITÄPSUS** *(Required navigation performance)*, RNP Nõutav navigatsioonitäpsus, mis on vajalik lendamiseks teatud õhuruumis.

**NÕUTAV NAVIGATSIOONITÄPSUSE TÜÜP** *(RNP-Type)*

Arvuline suurus, mis näitab õhusõiduki kaugust ettenähtud asukohast meremiilides vähemalt 95% ulatuses lennu kogu kestvusest.

Näide: RNP 4 tähendab +/- 4NM (7,4Km) navigatsioonitäpsust 95% lennuajast.

**NÄHTAVUS** (*Visibility*)

Atmosfääri seisundist sõltuv, pikkusühikutes väljendatav võimalus näha ja ära tunda selgesti eraldatavaid valgustamata objekte päeval ja selgesti eraldatavaid valgustatud objekte öösel.

**NÄHTAVUS LENNUL** (*Flight visibility*)

Lennusuunaline nähtavus õhusõiduki kabiinist lennu ajal.

**NÄHTAVUS MAAL** (*Ground visibility*)

Volitatud vaatleja poolt teatatud nähtavus lennuväljal.

**NÄHTAVUS RAJAL** (*Runway visual range, RVR*)

Kaugus, milleni raja teljel oleva õhusõiduki piloot näeb rajamärke, raja serva- või teljetulesid.

**OHUALA** (*Danger area*)

Piiritletud õhuruum, milles võib teatud ajavahemikes aset leida õhusõidukeid ohustav tegevus.

**OLULINE PUNKT** (*Significant point*)

Määratud geograafiline asukoht, mida kasutatakse ATS-marsruudi või õhusõiduki lennuteekonna määratlemisel ning muudel vajalikel juhtudel navigatsioonis ja lennuliiklusteeninduses.

**OMAHAJUTUS** (*Own separation*)

Olukord, kus õhusõidukite vahelise vahemaa hoidmise eest vastutavad piloodid.

**OODATAV OOTETSOONIST LAHKUMISE AEG** *(Onward clearance time)*

Aeg, millal õhusõiduk võib oodata lahkumist ootetsoonist.

**OOTAMISPROTSEDUUR** (*Holding procedure*)

Eelnevalt määratud liikumine, mis hoiab õhusõiduki järgnevat luba oodates teatud õhuruumis.

**OOTEKOHT MAAL** (*Runway-holding point*)

Määratud koht, kus ruleerivad õhusõidukid ja muud liiklusvahendid peavad peatuma ja ootama, kui lähilennujuhtimisüksuse loaga teisiti pole määratud, et püsida piisaval kaugusel rajast, takistuste piirangu alast või ILS-i/MLS-i kriitilisest / tundlikust tsoonist. *(Raadiosides „ootejoon“ / “holding point“)*

**OOTEKOHT ÕHUS** (*Holding fix*)

Määratletud, visuaalselt või muul viisil määratav koht, mille läheduses lennus olev õhusõiduk peab püsima vastavalt saadud lennujuhtimisüksuse loale.

**OOTETSOON** (*Holding area*)

Vt. ootekoht õhus.

**OPERATIIVLEND** (*Operative flight*)

Kaitseväe või piirivalve erilend, mis on seotud julgeoleku tagamisega (otsese kaitsetegevusega) ning mille hulka kuuluvad luure-, vaatlus-, tunnistamis- ja tõrjelennud ning muud kaitsetegevust toetavad kiireloomulised lennud.

**OTSIMIS- JA PÄÄSTEÜKSUS** (*Search and rescue services unit*)

Üldnimetus, mis võib olenevalt olukorrast tähendada pääste koordinatsioonikeskust, pääste allkeskust või häirejaama.

**OTSINGU- JA PÄÄSTETEENUS** (*Search and rescue service*)

Tegevus, mille eesmärgiks on kadunud, hädaolukorras olevate või õnnetusse sattunud õhusõidukite ja inimeste otsimine ja päästmine.

**OTSUSEKÕRGUS MEREPINNAST / MÄÄRATUNA RAJA LÄVE KÕRGUSTASANDIST**

(*Decision altitude / height (DA/H)*)

Täppislähenemise jaoks määratud kõrgus merepinnast või raja läve kõrgusest (A/H), millel tuleb alustada katkestatud lähenemisega, kui nõutud silmsidet lähenemise jätkamiseks pole saavutatud.

Märkus. Nõutud silmside tähendab, et osa visuaallähenemise seadmetest või lähenemise alast peavad piloodile piisava aja jooksul näha olema, et määrata oma asukohta ja selle muutumist soovitud lennuteekonna suhtes.

**PEATUMISTEE** *(Stopway)*

Määratletud ristkülikukujuline ala maapinnal, stardil kasutuses oleva hoojooksumaa (TORA) järel, mis on sobivalt ettevalmistatud õhusõiduki peatamiseks katkestatud stardi korral.

**PERROON** (*Apron*)

Maalennuvälja teatud osa, mis on ette nähtud õhusõidukite paiknemiseks reisijate peale- ja mahamineku, posti või lasti peale- ja mahalaadimise ning õhusõidukite tankimise, parkimise või tehnohoolde ajal.

**PERROONITEENUS** (*Apron management service*)

Teenus õhusõidukite ja liiklusvahendite liikumise ning muu tegevuse korraldamiseks perroonil.

**PIIRANGUALA** (*Restricted area*)

Piiritletud õhuruum riigi maa-ala või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on piiratud eritingimustega.

**PIIRATUD NÄHTAVUS** (*Reduced visibility conditions*)

Teatud nähtavus (võib olla erinevatel lennuväljadel erinev) millel ja millest allpool rakendatakse lennuväljal vastavad protseduurid tagamaks halvendatud nähtavuses ohutus.

**PIIRKONDLIK LENNUJUHTIMINE** *(Area control service)*

Kontrollitavate lendude juhtimine lennujuhtimispiirkondades.

**PIIRKONDLIK LENNUJUHTIMISKESKUS** *(Area control centre)*

Üksus kontrollitavate lendude juhtimiseks tema jurisdiktsiooni alla kuuluvates lennu- juhtimispiirkondades.

**PIIRKONDLIK NAVIGATSIOON** *(Area navigation)*

Navigatsioonimeetod, mis võimaldab lendamise mistahes soovitud teekonnal, mis jääb navigatsioonivahenditega kaetud alasse või navigatsioonivahenditest sõltumatute seadmete suutlikkuse piiridesse või on nende kahe võimaluse poolt korraga kaetud.

**PIIRKONDLIKU NAVIGATSIOONI MARSRUUT** *(Area navigation route)*

Piirkondlikku navigatsiooni kasutada suutvatele õhusõidukitele loodud ATS-marsruut.

**PILVE ALAPIIR** *(Cloud base)*

Alumise pilve alapiiri püstvahemaa maa- või veepinnast.

**PILVISUSE KÕRGUS** *(Ceiling)*

6000 meetrist (20 000 jalast) allpool asetseva alumise, enam kui poolt taevast katva pilvekihi alapiiri püstvahemaa maa- või veepinnast.

**PROGNOOS** (*Forecast*)

Teade oodatavatest ilmastikutingimustest teatud ajaks või perioodiks, teatud alal või õhuruumi osas.

**PROTSEDUURNE HAJUTUS** (*Non-radar separation*)

Hajutus olukorras, kui informatsioon õhusõiduki asukoha kohta saadakse radari abita.

**PROTSEDUURPÖÖRE** (*Procedure turn*)

Manööver, mille käigus õhusõiduk pöörab ära määratud lennusuunast ning millele järgneb vastassuunaline pööre, mis võimaldab liitumist ja lennu jätkamist suunaga, mis on vastupidine algsele lennusuunale.

Märkus 1. Protseduurpööre võib olla “vasak” või “parem” sõltuvalt esimese pöörde suunast.

Märkus 2. Protseduurpöörded võivad olla määratud sooritamiseks horisontaallennu või laskumise ajal, olenevalt erinevate protseduuride tingimustest.

**PURILENNUK** *(Glider)*

Mootorita õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõu põhiosa lennu ajal moodustub õhusõiduki liikumatute pindade ja atmosfääriõhu aerodünaamilisel vastumõjul.

**PUUTEKOHA ALA** (*Touchdown zone*)

Lävele järgnev raja osa, kus maanduvad õhusõidukid peaksid esmakordselt puudutama rajapinda.

**PUUTEKOHT** (*Touchdown*)

Punkt, kus glissaadijoon lõikub rajaga.

**PÕHIPÖÖRE** (*Base turn*)

Õhusõiduki poolt alglähenemisel sooritatav, väljalennuteekonna lõpu ja vahe- või lõpplähenemisteekonna alguse vaheline pööre. Teekonnad ei ole vastassuunalised.

**PÕHISAGEDUS** (*Primary frequency*)

Õhusõidukile antud raadiosagedus või kanal, mida ta peab kasutama maapealse üksusega raadioside pidamisel.

**PÄÄSTE KOORDINATSIOONIKESKUS** (*Rescue co-ordination centre*)

Otsimis- ja päästepiirkonna efektiivse organiseerimise eest vastutav üksus.

**PÄÄSTEÜKSUS** *(Rescue unit)*, RU

Vastava ettevalmistuse saanud isikutest komplekteeritud spetsiaalvarustusega üksus kiireloomulise otsingu- ja päästeteenuse osutamiseks.

**RAADIOPEILING** (*Radio bearing*)

Nurk meridiaani põhjasuuna ja objektist peilingaatorini tõmmatud mõttelise sirgjoone vahel mõõdetuna kraadides päripäeva. Lennunduses kasutatakse tavaliselt magnetpeilingut, mille puhul peilingaatori võrdlussuunaks on geograafilise põhjasuuna asemel magnetiline põhjasuund.

**RAADIOPEILINGAATOR** (*Radio direction-finding station*)

Suuna määramiseks saadetud raadiosignaale vastuvõttev jaam.

**RACETRACK-PROTSEDUUR** (*Racetrack procedure*)

Protseduur, mille eesmärgiks on õhusõiduki kõrguse vähendamine alglähenemis-segmendi ajal ja/või õhusõiduki seadmine sisselennusuunale, kui liitumine reversal-protseduuriga pole võimalik.

**RADA** (*Runway*)

Piiritletud ristkülikukujuline osa maalennuväljast, mis on kohandatud õhusõidukite maandumiseks ja stardiks.

**RAHVUSVAHELINE LENNUJAAM** *(International airport)*

Mistahes lennujaam, mis on selle asukohariigi poolt määratud rahvusvahelise lennuliikluse saabumiseks ja väljumiseks ning kus teostatakse tolli-, immigratsiooni-, tervisekaitse-, loomade ja taimede karantiiniga seotud ning muid samalaadseid protseduure.

**RAJA LÕPPOHUTUSALA** (*Runway end safety area, RESA*)

Raja pikendatud telje suhtes sümmeetriline ala, mis moodustab osa lennuribast ja mille esmaseks ülesandeks on vähendada õhusõiduki kahjustusi vajakmaandumise või rajalt väljajooksu korral.

**REISIKONFIGURATSIOON** (*Clean configuration*)

Õhusõiduki lend ilma maandumisklappide ja telikuta.

**REISILENNUKÕRGUS** (*Cruising level*)

Lennukõrgus, millel toimub suurem osa lennust.

**REISITÕUS** (*Cruise climb*)

Lennuki piloteerimistehnika, mis tagab lennuki massi vähenemisel lennukõrguse pideva suurenemise.

**REVERSAL-PROTSEDUUR** (*Reversal procedure*)

Protseduur, mille eesmärgiks on õhusõiduki suuna muutmine vastupidiseks alglähenemissegmendis ja mis võib sisaldada protseduurpöördeid või põhipöördeid.

**REŽIIM (SSR)** *(SSR Mode)*

Täht või number, mis on määratud kindlale impulsivahemikule, mida saadetakse välja maapealse radari saatja poolt. On neli erinevat režiimi A, B, C ja D, mis vastavad neljale erinevale impulssidevahelisele kaugusele.

**RIIKLIK ÕHUSÕIDUK** *(State aircraft)*

Õhusõiduk, mida kasutatakse kaitseväe, tolli või politsei teenistuses.

**RINGLÄHENEMINE** (*Circling approach*)

Instrumentaallähenemisprotseduuri lisaosa, mis kujutab endast visuaalringi ümber lennuvälja enne maandumist.

**RINGLÄHENEMISALA** (*Visual manoeuvring / circling / area*)

Ala, kus on arvestatud ohutut takistuste ületamise kõrgust ringlähenemise sooritamisel.

**RIPPLEND** (*Hovering*)

Helikopterilennu element, mille jooksul helikopter püsib mingi kindla punkti kohal.

**RULEERIMINE** *(Taxiing)*

Õhusõidukite liikumine lennuväljal oma jõuseadmete abil, välja arvatud start ja maandumine. Kopterite liikumine lennuvälja kohal kõrgusel, kus on tuntav maapinna vastumõju ja kiirusel, mida kasutatakse ruleerimisel, on õhus ruleerimine.

Märkus: Õhus ruleerimise kõrgus võib varieeruda. Osad kopterid kasutavad suuremat kõrgust kui 8m (25ft) maapinnast, vähendamaks maapinna vastumõju või saavutamaks vajalikku kõrgust rippuva lasti korral. Õhus ruleerimise kiirus on tavaliselt alla 37km/h (20kt).

**RULEERIMISTEE** *(Taxiway)*

Õhusõidukite ruleerimiseks eraldatud liikumistee maalennuväljal, mis on ette nähtud lennuvälja eri osade ühendamiseks. Siia alla kuuluvad ka:

1. õhusõidukite seisupaiga ruleerimisriba (*Aircraft stand taxiline*): ruleerimisteena märgistatud perrooni osa, mis on õhusõidukitele ette nähtud vaid seisupaigale ruleerimiseks.
2. perrooni ruleerimistee (*Apron taxiway*): ruleerimisteede võrgu perroonil asuv osa, mis on ette nähtud ruleerimiseks üle perrooni.
3. kiirruleerimistee (*Rapid exit taxiway*): ruleerimistee, mis ühineb rajaga terava nurga all ja võimaldab maandunud lennukitel lahkuda rajalt suurema kiirusega kui see oleks võimalik muude ruleerimisteede kasutamisel, vähendades sellega rajal viibimise aega.

**RULEERIMISTEE OHUTUSALA** *(Taxiway strip)*

Määratletud ala mõlemal pool ruleerimisteed, mille ülesandeks on vähendada õhusõiduki riski saada vigastusi ruleerimisteelt väljajooksu korral.

**RÕHKKÕRGUS** (*Pressure altitude*)

Atmosfäärirõhk, väljendatud kõrgusena, mis vastab antud rõhutasandile standard- atmosfääris.

**SAADE TAGASISIDETA** (*Blind transmission*)

Sidepidamisviis, mille puhul ühelt jaamalt edastatakse teade teisele vastust saamata (ühepoolne side), kuid on alust arvata, et vastuvõttev jaam kuuleb saatjat.

**SIGMET INFORMATSIOON** (*SIGMET information*)

Lennunduse meteoroloogiajaama poolt antav informatsioon õhusõidukite lennuohutust mõjutada võivatest ilmastikunähtustest marsruudil.

**SNOWTAM** (*SNOWTAM*)

Standardvormingus antav NOTAM-teate eriseeria, milles esitatavas pinnakatte seisukorra aruandes teavitatakse liikumisalal esinevast lumest, jääst, lobjakast või härmatisest või lume, jää, lobjaka või härmatisega seotud veest põhjustatud ohtlike tingimuste olemasolust või lakkamisest.

**SOOVITUS LIIKLUSOHU VÄLTIMISEKS** *(Traffic avoidance advice)*

ATS-üksuse soovitus manöövrite kohta, mis on piloodile abiks kokkupõrke vältimisel.

**SSR KOOD** (*SSR Code*)

Vt. KOOD (SSR)

**SUHTELINE KÕRGUS** *(Height)*

Tasandi, punkti või punktina vaadeldava objekti püstvahemaa teatud võrdlustasandist.

**TAANDPUKSEERIMINE** *(Push-back)*

Õhusõiduki maapealne liikumine tagurpidi liikurmehhanismi abil.

**TAANDRULEERIMINE** *(Power-back)*

Õhusõiduki maapealne liikumine tagurpidi oma mootorite jõul.

**TAKISTUS** (*Obstacle*)

Kõik paigalseisvad (nii püsivad kui ka ajutised) ja liikuvad objektid või nende osad, mis asuvad alal, mis on ettenähtud õhusõidukite liikumiseks maal või ulatuvad kõrgemale teatud tasandist, mis on mõeldud lendavate õhusõidukite ohutuse tagamiseks.

**TEEKONNAPUNKT** *(Way-point)*

Geograafiline asukoht, mida kasutatakse piirkondlikku navigatsiooni kasutava õhusõiduki piirkondliku navigatsiooni marsruudi või lennuteekonna määratlemisel.

**TÕUSUALA** (*Clearway*)

Volitatud ametkonna järelvalve all valitud, määratletud ja ettevalmistatud ristküliku- kujuline ala maa- või veepinnal, mille kohal õhusõiduk võib stardijärgselt tõusta teatud kõrguseni.

**TÄHIS** (*Fix*)

Visuaalselt või navigatsiooniseadmetega määratav täpne geograafiline asukoht.

**TÄPPISLÄHENEMISPROTSEDUUR** (*Precision approach procedure*)

Instrumentaallähenemisprotseduur, mille käigus kasutatakse ILS-i või PAR-i abil saadud suuna- ja glissaadiinformatsiooni.

**VAHELÄHENEMISSEGMENT** (*Intermediate approach segment*)

Instrumentaallähenemisprotseduuri segment vahelähenemistähise ja lõpplähenemis- tähise või -punkti vahel või reversal-, racetrack- või arvestusliku navigatsiooni protseduuri (olenevalt millist kasutatakse) lõpposa ja lõpplähenemistähise või -punkti vahel.

**VARULENNUVÄLI** (*Alternate aerodrome*)

Lennuväli, kuhu õhusõiduk võib lennata, kui lennu jätkamine või sihtlennuväljal maandumine osutub võimatuks või mittesoovitavaks.

Varulennuväljad võivad olla:

1. VARULENNUVÄLI STARDIL (*Take-off alternate*)

Varulennuväli, kus õhusõiduk võib maanduda, kui see osutub vältimatuks kohe pärast starti ja maandumine alglennuväljal ei ole võimalik.

1. VARULENNUVÄLI MARSRUUDIL (*En-route alternate*)

Lennuväli, kus õhusõiduk võib maanduda, kui marsruutlennul tekib eri- või hädaolukord.

1. VARULENNUVÄLI SAABUMISEL (*Destination alternate*)

Varulennuväli, kuhu õhusõiduk võib lendu jätkata, kui maandumine sihtlennu-väljal osutub võimatuks või mittesoovitavaks.

Märkus. Alglennuväli võib antud lennule olla ka varulennuväljaks marsruudil või saabumisel.

**VARUSAGEDUS** (*Secondary frequency*)

Õhusõidukile antud raadiosagedus või kanal, mida ta kasutab teisejärguliselt maapealse üksusega raadioside pidamisel.

**VASTUVÕTTEV (HEAKSKIITEV) ÜKSUS / LENNUJUHT** *(Accepting unit / controller)*

Lennujuhtimisüksus / lennujuht, kellele läheb järgmisena vastutus õhusõiduki juhtimise eest.

**VASTUVÕTTEV ÜKSUS** / **LENNUJUHT** (*Receiving unit / controller*)

Lennuliiklusteenistus / lennujuht, kellele teade saadetakse.

**VFR-LEND** (*VFR flight*)

Visuaallennureeglite järgi toimuv lend.

**VIGURLEND** (*Acrobatic flight*)

Õhusõidukiga ettekavatsetult sooritatavad manöövrid, millega kaasneb lennuasendi äkkmuutus, lendamine ebatavalises asendis või kiiruse ebatavaline muutus.

**VISUAALLENNUILM** (*Visual meteorological conditions, VMC*)

Ilmastikutingimused, millede valitsedes nähtavust, vahemaad pilveni või pilvisuse kõrgust iseloomustavad suurused on sama suured või suuremad kui visuaallennuilma (VMC) jaoks määratud miinimumsuurused.

**VISUAALLÄHENEMINE** (*Visual approach*)

IFR-lennul oleva õhusõiduki poolt sooritatav lähenemine, mille käigus ei järgita täielikult või osaliselt instrumentaallähenemisprotseduuri, vaid jätkatakse lähenemist silmsides maaga.

**VOLITATUD AMETKOND** (*Appropriate authority*)

1. avamere kohal toimuvate lendude suhtes: õhusõiduki registreerimisriigi vastav volitustega ametkond.
2. mitte avamere kohal toimuvate lendude suhtes: ülelennatava territooriumi suhtes suveräniteeti omava riigi vastav volitustega ametkond.

**VOLITATUD ATS-AMETKOND** (*Appropriate ATS authority*)

Riiklikult volitatud ametkond, kes vastutab lennuliikluse teenindamise eest antud riigi õhuruumis.

**ÕHK - MAA RAADIOSIDE** (*Air-ground communication*)

Kahepoolne raadioside õhusõiduki ja maapealse jaama vahel.

**ÕHK - MAA RAADIOJAAM** (*Air-ground radio station*)

Aeronavigatsioonilise elektersidejaam, mille põhieesmärgiks on kahepoolse raadioside tagamine õhusõidukite tegevuseks ja juhtimiseks teatud piirkonnas.

**ÕHK - MAA RAADIOÜHENDUS** (*Air-to-ground communication*)

Ühepoolne raadioühendus õhusõidukist maapealsele jaamale.

**ÕHULAEV** (*Airship*)

Mootori jõul liikuv õhust kergem õhusõiduk.

**ÕHUPALL** (*Balloon*)

Mootorita liikuv õhust kergem õhusõiduk.

**ÕHUST KERGEM ÕHUSÕIDUK** (*Lighter-than-air aircraft*)

Mistahes õhusõiduk, mis püsib õhus põhiliselt üleslükkejõu tõttu.

**ÕHUST RASKEM ÕHUSÕIDUK** (*Heavier-than-air aircraft*)

Mistahes õhusõiduk, mille tõstejõu põhiosa lennu ajal moodustavad aerodünaamilised jõud.

**ÕHUSÕIDUK** (*Aircraft*)

Seade, mille tõstejõud moodustub atmosfääriõhu vastumõjul, välja arvatud maa- või veepinnalt põrkunud õhu vastumõju.

**ÕHUSÕIDUKI KAPTEN** (*Pilot-in-command*)

Piloot, kes vastutab õhusõiduki käitamise ja ohutuse eest lennu ajal.

**ÕHUSÕIDUKI KLASSIFIKATSIOONINUMBER** (*Aircraft classification number, ACN*)

Number, mis väljendab õhusõiduki suhtelist mõju rajakattele teatud standardse rajakatte aluse kategooria korral.

**ÕHUSÕIDUKI MEESKONNALIIGE** *(Flight crew member)*

Kehtivat lennundusluba omav lennundusspetsialist, kes täidab vajalikke ülesandeid õhusõiduki lennu ajal.

**ÕHUSÕIDUKITE LÄHEDUS** (*Aircraft proximity*)

Olukord, kus piloodi või lennuliiklusteenistuse seisukohast, nii õhusõidukite vaheline kaugus kui ka suhteline asukoht ja kiirus on olnud sellised, et õhusõidukite turvalisus on olnud ohus.

Õhusõidukite lähedus klassifitseeritakse:

1. KOKKUPÕRKE OHT *(Risk of collision)* - olukord, kus on olnud tõsine kokkupõrke oht.
2. OHUTUS POLE TAGATUD *(Safety not assured) -* õhusõidukite ohutus on arvatavalt olnud ohus.
3. KOKKUPÕRKE OHT PUUDUB *(No risk of collision) -* olukord, kus pole otsest ohtu kokkupõrkeks.
4. OHT POLE MÄÄRATLETUD *(Risk not determined)* - olukord, kus pole piisavalt informatsiooni ohuolukorra määratlemiseks või tõestusmaterjali vastuolulisus takistab ohu määratlemist.

**ÕHUSÕIDUKITE SEISUPAIK** *(Aircraft stand)*

Tähistatud ala õhusõidukite parkimiseks perroonil.

**ÕHUSÕIDUKI TUNNUS** (*Aircraft identification*)

Grupp tähti ja numbreid või tähtede ja numbrite kombinatsioon, mis on identne või millest tuletatakse õhusõiduki kutsung, mida kasutatakse õhk - maa raadiosides ja mida kasutatakse õhusõiduki tunnusena lennuliiklusteenuse maapealses sides.

**ÕNNETUSSEISUND** (*Distressed phase - DETRESFA*)

Olukord, mida iseloomustab põhjendatud veendumus, et õhusõidukit või selle pardal olevaid inimesi ähvardab otsene ja tõsine hädaoht ning nad võivad vajada viivitamatut abi.

**ÖÖ** (*Night*)

Aeg õhtuse pimenemise lõpu ja hommikuse valgenemise alguse vahel, kui päikese keskpunkt asub 6° allpool horisonti.

Märkus. Päikese loojangu ja tõusu aeg määratakse vastavate tabelite abil.

**ÜLDLENNULIIKLUS** (*General air traffic*)

Kõik lennud, mis teostatakse kooskõlas ICAO reeglite ja protseduuridega.

**ÜLDLENNUNDUS** (*General aviation operation*)

Kogu tsiviillennundus, välja arvatud kommertslennundus ja lennutöö.

**ÜLDSAADE** (*Broadcast*)

Lennuliikluses esinev teadete edastamine, mis ei ole määratud mingile kindlale raadiojaamale või raadiojaamadele.

**ÜLE ANDEV ÜKSUS** / **LENNUJUHT** (*Transferring unit / controller*)

Lennujuhtimisüksus / lennujuht, kes annab vastutuse õhusõiduki lennujuhtimise eest üle järgmisele lennujuhtimisüksusele / lennujuhile.

**ÜLEMINEKUKORRUS** (*Transition layer*)

Õhuruum üleminekukõrguse ja üleminekutasandi vahel.

**ÜLEMINEKUKÕRGUS** (*Transition altitude*)

Kõrgus merepinnast, millel või millest allpool toimub õhusõiduki vertikaalsuunalise asukoha kindlaksmääramine kõrgusena keskmisest merepinnast (Eestis 5000 jalga AMSL).

**ÜLEMINEKUTASAND** (*Transition level*)

Alumine kasutatav lennutasand üleminekukõrgusest kõrgemal.

## Mõõtühikud

### Lennuliiklusteenuses kasutatavad mõõtühikud

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Mõõdetav suurus | | Eestis kasutatav mõõtühik | ICAO esmane mõõtühik |
| 1.  2.  3.  4.  5.  6.  7.  8.  9.  10.  11.  12.  13.  14.  15.  16.  17.  18.  19.  20.  21.  22. | Geograafiline laius  Geograafiline pikkus  Aeg  Kestvus  Kaugus (üle 4000 m)  (4000 m või vähem)  Pikkus (suhteliselt  väikesed suurused,  näit raja pikkus)  Kõrgus merepinnast,  kõrgustasand,  suhteline kõrgus  Nähtavus  (alla 5 km võib ka)  Nähtavus rajal  Pindala  Nurk  Tuule suund  Tuule kiirus  Kiirus õhu suhtes  Kiirus maapinna  suhtes  Instrumentaalkiirus  Vertikaalkiirus  Kõrgusemõõturi  võrdlusrõhk  Temperatuur  Mass ja kaal  Sagedus  Müratase | kraad, minut, sekund  kraad, minut, sekund  s, min, h, päev, nädal, kuu, aasta  tund, minut  NM, NM/10  NM, NM/10 *või* m  m  ft  ft  ft  km *või*  m  m  m2  kraad  magnetiline kraad  kt  kt *või* Machi arv  kt  kt  ft/min  hPa, mmHg (küsimisel)  C  kg või t  Hz  dB | kraad, minut, sekund  kraad, minut, sekund  s, min, h, päev, nädal, kuu, aasta  tund, minut  km  m  m  m  m  m  km või  m  m  m2  kraad  kraad  km/h  km/h *või* Machi arv  km/h  km/h  m/s  hPa  C  kg  Hz  dB |

### Olulisemad mõõtühikute vahelised seosed

|  |  |
| --- | --- |
| Pikkus | 1 jalg (ft) = 0,3048 m  1 m = 3,2808 ft  1 meremiil (NM) = 1852 m = 1,852 km  1 km = 0,54 NM = 0,6214 maamiili  1 maamiil = 1609,344 m = 1,609344 km |
| Kiirus | 1 ft/min = 0,00508 m/s  1 m/s = 3,6 km/h = 1,9439 kt = 2,2369 maamiili/h = 196,85 ft/min  1 kt = 1,852 km/h = 0,51444 m/s = 1,1508 maamiili/h  1 km/h = 0, 54 kt = 0,27778 m/s = 0,6214 maamiili/h  1 maamiil/h = 1,609344 km/h = 0,44704 m/s = 0,869 kt  helikiirus (õhus) ≈ 330 m/s ≈ 1188 km/h ≈ 641,5 kt |
| Rõhk | 1 hPa = 0,75 mmHg  1 mmHg = 1,33 hPa |

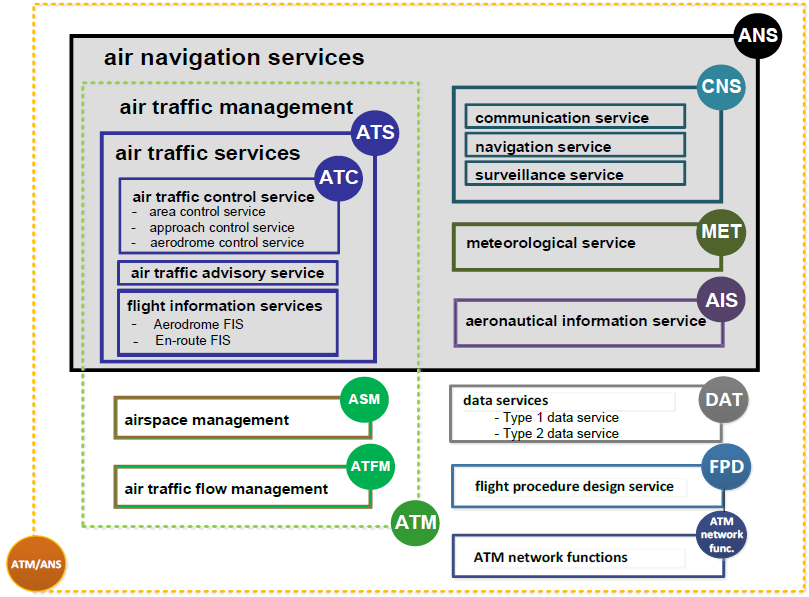
## Reisilennukõrgused

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Magnetlennusuund | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 000° - 179° | | | | | | | | | 180° - 359° | | | | | | | | | |
| IFR-lennud | | | | VFR-lennud | | | | | IFR-lennud | | | | | VFR-lennud | | | | |
| Lennu- tasand | Kõrgusmõõturi näit | | | Lennu- tasand | | Kõrgusmõõturi näit | | | Lennu- tasand | | Kõrgusmõõturi näit | | | Lennu- tasand | | Kõrgusmõõturi näit | | |
| Meetrit | Jalga |  | | Meetrit | | Jalga |  | | Meetrit | | Jalga |  | | Meetrit | | Jalga |
| -90  10 | 300 | 1000 |  | |  | |  | 0  20 | | 600 | | 2000 |  | |  | |  |
| 30 | 900 | 3000 | 35 | | 1050 | | 3500 | 40 | | 1200 | | 4000 | 45 | | 1350 | | 4500 |
| 50 | l 500 | 5000 | 55 | | 1700 | | 5500 | 60 | | 1850 | | 6000 | 65 | | 2000 | | 6500 |
| 70 | 2 150 | 7000 | 75 | | 2300 | | 7500 | 80 | | 2450 | | 8000 | 85 | | 2600 | | 8500 |
| 90 | 2750 | 9000 | 95 | | 2900 | | 9500 | 100 | | 3050 | | 10000 | 105 | | 3200 | | 10500 |
| 110 | 3350 | 11000 | 115 | | 3500 | | 11500 | 120 | | 3650 | | 12 000 | 125 | | 3800 | | 12500 |
| 130 | 3950 | 13000 | 135 | | 4100 | | 13500 | 140 | | 4250 | | 14000 | 145 | | 4400 | | 14500 |
| 150 | 4550 | 15000 | 155 | | 4700 | | 15500 | 160 | | 4900 | | 16000 | 165 | | 5050 | | 16500 |
| 170 | 5200 | 17000 | 175 | | 5350 | | 17500 | 180 | | 5500 | | 18000 | 185 | | 5650 | | 18500 |
| 190 | 5800 | 19000 | 195 | | 5950 | | 19500 | 200 | | 6100 | | 20000 | 205 | | 6250 | | 20500 |
| 210 | 6400 | 21000 | 215 | | 6550 | | 21500 | 220 | | 6700 | | 22000 | 225 | | 6850 | | 22500 |
| 230 | 7000 | 23000 | 235 | | 7150 | | 23500 | 240 | | 7300 | | 24000 | 245 | | 7450 | | 24500 |
| 250 | 7600 | 25000 | 255 | | 7750 | | 25500 | 260 | | 7900 | | 26000 | 265 | | 8100 | | 26500 |
| 270 | 8250 | 27000 | 275 | | 8400 | | 27500 | 280 | | 8550 | | 28000 | 285 | | 8700 | | 28500 |
| 290 | 8850 | 29000 |  | |  | |  | 300 | | 9150 | | 30000 |  | |  | |  |
| 310 | 9450 | 31000 |  | |  | |  | 320 | | 9750 | | 32000 |  | |  | |  |
| 330 | 10050 | 33000 |  | |  | |  | 340 | | 10350 | | 34000 |  | |  | |  |
| 350 | 10650 | 35000 |  | |  | |  | 360 | | 10950 | | 36000 |  | |  | |  |
| 370 | 11300 | 37000 |  | |  | |  | 380 | | 11600 | | 38000 |  | |  | |  |
| 390 | 11900 | 39000 |  | |  | |  | 400 | | 12200 | | 40000 |  | |  | |  |
| 410 | 12500 | 41000 |  | |  | |  | 430 | | 13100 | | 43000 |  | |  | |  |
| jne. | jne. | jne. | jne. | | jne. | | jne. | jne. | | jne. | | jne. | jne. | | jne. | | jne. |

# ÜLDINE

## Lennuliiklusteenuse struktuur ja eesmärgid

### Lennuliiklusteenuse üldine struktuur



### Lennuliiklusteenuse eesmärgid

* + - * Vältida kokkpõrkeid õhusõidukite vahel;
      * vältida kokkupõrkeid õhusõidukite ja manööverdusalal olevate takistuste vahel;
      * kiirendada liiklust ja säilitada kord liikluse kulgemisel;
      * edastada nõuandeid ja teateid, mis on kasulikud lendude ohutuks ja tõhusaks soorituseks;
      * teatada asjaomastele organisatsioonidele otsingu- ja päästeteenust vajavatest õhusõidukitest ning abistada neid organisatsioone vastavalt vajadusele.

Kui ATS-üksus osutab ka muid aeronavigatsiooniteenuse liike peale lennuliiklusteenuse, on viimane esmatähtis muude teenindusliikide suhtes.

## Teated lennuliiklusteenuses

### ATFM standardteated

|  |  |
| --- | --- |
| Teate tüübi nimi | Teate tüüp |
| SAM | SLOT Allocation Message  SLOT-i määramise teade |
| SRM | SLOT Revision Message  SLOT-i muutmise teade |
| SLC | SLOT Requirement Cancellation Message  SLOT-i nõude tühistamise teade |
| SIP | SLOT Improvement Proposal  SLOT-i muutmise ettepaneku teade |
| SPA | SLOT Improvement Proposal Acceptance Message  SLOT-i muutmise ettepanekuga nõustumise teade |
| SRJ | SLOT Improvement Proposal Rejection Message  SLOT-i muutmise ettepaneku tagasilükkamise teade |
| SMM | SLOT Missed Message  SLOT-i mittekasutamise teade |
| REA | Ready to Depart Message  väljumiseks valmisoleku teade |
| ERR | Error Message  vea teade |
| FLS | Flight Suspension Message  lennu edasilükkamise teade |
| FSR | Flight Suspension Request  lennu edasilükkamise taotlemine |
| FCM | Flight Confirmation Message  lennu kinnitamise teade (edasilükatud lennu korral) |
| RRP | Rerouting Proposal Message  marsruudi muutmise ettepaneku teade |
| RRA | Rerouting Acceptance Message  marsruudi muutmise ettepanekuga nõustumise teade |
| RJT | Rerouting Rejection Message  marsruudi muutmise ettepaneku tagasilükkamise teade |
| RRN | Rerouting Notification Message  marsruudi muutmise teatavakstegemise teade |
| RFP | Replacement Flight Plan  asenduslennuplaan marsruudi muutmisel |
| FSH | Flight Shift Message  lennu muutmise teade |
| DES | De-Suspension Message  lennu edasilükkamise lõpetamise teade |
| RFI | Request for (direct) Improvement Message  SLOT-i parandamise taotluse teade |
| SWM | SIP Wanted Message  SIP-i küsimise teade |
| FSA | First System Activation Message  TACT süsteemi aktiveerimise teade |

Nõuded eelmainitud teadete kohta on toodud Eurocontroli juhendis „[Eurocontrol ATFCM Users Manual](https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html)“.

Lisaks ülaltoodud teadetele kasutatakse alljärgnevaid regulaarseid teateid:

|  |  |
| --- | --- |
| Teate tüübi nimi | Teate tüüp |
| ANM | ATFM Notification Message  ATFM teatavakstegemise teade |
| AIM | ATFM Information Message  ATFM informatsiooni teade |
| CRAM | Conditional Routes Availability Message  alternatiivsete marsruutide võimalikkuse teade |

ATFM-meetmete alla mittekuuluvate lendude staatust tähistatakse lühenditega:

|  |  |
| --- | --- |
| STS/ALTRV | Kõrguse reserveeringuga lend |
| STS/ATFMX | Lend, mille kohta pädev asutus on heaks kiitnud erandi lennuliiklusvoogude juhtimise meetmetest |
| STS/FFR | Tuletõrje |
| STS/FLTCK | Navigatsioonivahendite kalibreerimise eesmärgil toimuv kontroll-lend |
| STS/HAZMAT | Ohtlikke materjale vedav lend |
| STS/HEAD | Riigipea staatusega isiku lend |
| STS/HOSP | Meditsiiniasutuste teatatud meditsiiniline lend |
| STS/HUM | Humanitaarmissioonil sooritatav lend |
| STS/MARSA | Lend, mille puhul võtab sõjalennukite eraldamise eest vastutuse sõjaväeüksus |
| STS/MEDEVAC | evakuatsioonilend elu ohustavas meditsiinilises hädaolukorras |
| STS/NONRVSM | vähendatud kõrgushajutusmiinimumita lend, mida kavatsetakse käitada vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga õhuruumis |
| STS/SAR | Otsingu- ja päästemissiooniga seotud lend |
| STS/STATE | Sõjaväe, tolli või politseiga seotud lend |

### Lennuliiklusteenuses kasutatakse alljärgnevaid standardteateid

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Teate kategooria | Teate tüüp | Teate tüübi tunnus |
| Avariiteated  Esitatud lennuplaan ja sellega seotud täiendavad teated  Lisateated | Häire  Raadioside katkemine  Esitatud lennuplaan  - Muudatus  - Tühistamine  - Viivitus  - Väljumine  - Saabumine  - Kehtiv lennuplaan  - Arvestuslik teade  - Koordineerimine  - Aktsepteerimine  - Loogiline kinnitus  Lennuplaani palumine  Lisalennuplaani palumine  Lisalennuplaan | ALR  RCF  FPL  CHG  CNL  DLA  DEP  ARR  CPL  EST  CDN  ACP  LAM  RQP  RQS  SPL |

## Vastutus lennuliiklusteenuse osutamise eest

Tsiviillennunduse riiklikku juhtimist ja järelevalvet teostavad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Transpordiamet seadusega sätestatud pädevuse piires.

Eesti õhuruumi kasutamist lennuliikluseks korraldab Transpordiamet ning lennuliikluse teenindamise tsiviil- ja riiklikus lennunduses ICAO poolt kinnitatud piirkonnas, samuti lennuväljadel ja neid ümbritsevates õhuruumi osades, tagavad sertifitseeritud lennuliiklusteenistust omavad ettevõtjad.

AS-i Tallinna Lennujaam põhikirjalise tegevusega kaasnev vastutus on kindlustatud rahvusvahelise vastutuskindlustuse lepingu alusel.

ATS-üksus vastutab lennuliiklusteenuse osutamise eest talle teadaolevale lennuliiklusele ulatuses ning viisil, mis on esitatud käesolevas käsiraamatus või tuginevad siin esitatud põhimõtetele.

Kui lennuohutuse tagamine seda vältimatult nõuab, võib lennuliiklusteenistus kasutada ka muid kui käesolevas käsiraamatus esitatud protseduure. Sellistes olukordades peab ATS-üksus tagama ohutuse parimal võimalikul viisil.

Vastutus õhusõiduki eest lasub sellel ATS-üksusel, kelle hallatavas õhuruumis antud õhusõiduk asub. Vastutus lõpeb, kui õhusõiduk on ületanud ATS-üksuse õhuruumi piiri. Vaatamata sellele, kas vastuvõtval üksusel on raadioside üleantava õhusõidukiga, mis ei ole jõudnud vastutuse üleandmise kohani, ei saa vastuvõttev üksus muuta õhusõidukile antud luba ilma üleandva üksuse nõusolekuta.

Vastutuse lennuliiklusteenuse osutamise eest võib anda üle teisele lennuliiklusteenistusele, kui viimasel on paremad eeldused liikluse käsitlemiseks.

Lennuinfotsoonis (FIZ) / reserveeritud õhuruumi osas osutatava lennuinfoteenuse eest vastutab vastav lennuvälja lennuinformatsiooniteenistus (AFIS-üksus) oma ametlikel tööaegadel, mis on avaldatud AIPs ja NOTAM-teadetega.

### Vastutuse üleandmise kooskõlastamine

Vastutust lennuliiklusteenuse osutamise eest ei saa anda ühelt üksuselt teisele ilma vastuvõtva üksuse nõusolekuta. Vastutuse üleandmise ja vastuvõtmise tingimused on sätestatud üksuste vahelistes koostöölepingutes või lepitakse kokku igal üksikjuhul eraldi ja need on taasesitamist võimaldavas vormis.

#### Üleandva üksuse kohustused

Üleandev üksus peab andma vastuvõtvale üksusele kõik kehtiva lennuplaani vajalikud osad ning kogu üleandmist puudutava lennujuhtimiseks või lennuvälja lennuinfoteenuseks vajaliku informatsiooni.

#### Vastuvõtva üksuse kohustused

Vastuvõttev üksus peab:

* + - * 1. teatama, kas vastuvõtmine üleandva üksuse poolt määratud tingimustel on võimalik. Kui koostöölepingus ei määrata teisiti, tähendab sellise teate puudumine nõusolekut vastutuse ülevõtmiseks üleandva üksuse poolt määratud tingimustel. Muudel juhtudel peab vastuvõttev üksus teatama vajalikest muudatustest; ja
        2. ära määrama mistahes tingimused või loa lennu hilisemale osale, mis on vajalikud vastutuse üleandmise hetkel.

Vastuvõttev üksus peab teatama üleandvale üksusele kahepoolse raadio- või andmeside saavutamisest õhusõidukiga ning antud õhusõiduki suhtes vastutuse ülevõtmisest, kui üksustevahelises koostöölepingus või vastavasisulises kokkuleppes pole teisiti määratud.

### Häireteenuse objekt

Häireteenuse objektiks on:

* kõik õhusõidukid, milledele osutatakse lennuvälja lennuinfoteenust;
* kõik muud õhusõidukid, mis on esitanud lennuplaani või mis on muidu vastavale ATS-üksusele teadaolevad;
* kõik õhusõidukid, millest teatakse või arvatakse, et nad on hädaolukorras või sattunud seadusevastase tegevuse objektiks;
* kõik muud häireteenust vajavad objektid.

Märkus: Vaata lisaks käesoleva käsiraamatu p 1.6 Häireteenus.

### Vastutus informatsiooni õigsuse eest

ATS-üksus vastutab:

* tema poolt edastatud informatsiooni õigsuse eest;
* informatsiooni edastamise eest tema poolt vastu võetud kujul;
* informatsiooni õigsuse kontrollimise eest niisuguses ulatuses, mis võimalik.

### Informatsiooni edastamine aeronavigatsiooniteabe teeninduse üksusele

Et kindlustada AIS-üksused neile vajaliku informatsiooniga, peab ATS-üksus võimalikult väikese hilinemisega teatama vastavale AIS-üksusele:

* info lennuväljal valitsevatest tingimustest;
* oma vastutusalas paiknevate seadmete ja navigatsioonivahendite töökorra ning osutatavate teenuste korralduse;
* muu info, mis mõjutab lennutegevust.

Märkus: Vaata lisaks käesoleva käsiraamatu p. 1.5. Lennuinfoteenus.

### Vastutus seadmete korrasoleku kontrolli eest ning häiretest teatamine

ATS-üksus vastutab lennuliikluse teenindamisel kasutatavate seadmete korrasoleku kontrolli ja nende seadmete töös esinevatest vigadest teatamise eest. Häiretest teatamisel juhindutakse oma asutusesisesest korrast ning koostööprotseduuridest naaberüksustega.

Seadmete korrasoleku kontrolli tehakse vahetult enne ATS-üksuse töö algust ja vajadusel või kahtlusel ka muul ajal.

### Lennuliiklusteenuse osutamisest keeldumine

Lennuliiklusteenuse osutajal on õigus keelduda õhusõidukite teenindamisest, mille käitaja ei ole tasunud lennuliiklusteenuse eest ja ei ole esitanud tagatist makse tasumiseks.

## Lennujuhtimisüksuse load

### Üldist

Lennujuhtimisüksuse luba (edaspidi “luba”) on õhusõidukile antav luba liikumiseks lennujuhtimisüksuse poolt määratud tingimustel.

Loa eesmärgiks on tagada lennuliikluse ohutus ja paindlikkus ning see peab põhinema teadaolevale liiklusolukorrale õhus või manööverdusalal, võttes arvesse ka sõidukite liikumist maal ja muid takistusi.

Luba andes tuleb alati arvestada liiklusolukorra arenemisega.

Ilma piloodi nõusolekuta ei saa anda luba, mis viib õhusõiduki kontrollimata õhuruumi.

### Loa järgimine

Piloodil on kohustus kontrollitavas õhuruumis kinni pidada viimasena saadud ja tagasiloetud loast, välja arvatud hädaolukorras.

Kui õhusõiduki kapten ei saa antud luba täita, tuleb talle taotleda ja pakkuda alternatiivne luba. Kui on ebaselge, kas õhusõiduki kapten suudab antud luba täita, tuleb seda kaptenilt küsida ja vajadusel taotleda ja edastada uus luba.

Antud luba ei anna õhusõidukile õigust rikkuda kehtivaid eeskirju.

### Loa andmine palutud muudatuste tegemiseks lennuplaani

Edastades loa, mis katab lennuplaani palutud muudatust marsruudi või reisilennukõrguse osas, peavad loas täpselt sisalduma kõik muudatused.

Kui liiklusolukord ei võimalda uue, palutud loa andmist, kasutatakse väljendit “ei saa lubada / *unable to clear*”. Vastavalt olukorrale tuleks taotleda ja pakkuda alternatiivset luba.

Kui lennuplaani tehakse muudatusi, tuleb edastada täielik parandatud luba või see osa loast, mis sisaldab antud muudatusi.

### Eesõigus loa saamisel

Loataotlusi tuleb käsitleda nende vastuvõtmise järjekorras ning load tuleb taotleda ja edastada ilma viivituseta, arvestades seejuures liiklusolukorraga.

Loa saamisel on eesõigus:

1. ohuolukorras olevatel õhusõidukitel;
2. meditsiiniabilendudel ja õhusõidukitel, milledega veetakse raskelt haigeid või vigastatud inimesi;
3. otsimis- ja päästelendudel;
4. Eesti Vabariigi julgeoleku tagamisega seotud ja muudel operatiivlendudel;
5. muudel õhusõidukitel, mille eesõigust tähistav staatus on määratud vastava ametkonna poolt.

Eesõigust omavatel lendudel ei ole omavahelist eesõiguse järjestust, välja arvatud ohuolukorras olevad õhusõidukid, milledel on teiste suhtes alati eesõigus.

Märkus: Eesõigust tagavad staatused on näidatud lennuplaani väljal 18. Võimalikud on järgmised eesõigust tagavad staatused:

* 1. STS/FFR
  2. STS/SAR
  3. STS/HOSP
  4. STS/HEAD

### Loa andmise kohustus

Luba tuleb taotleda ja edastada kõikidele lendudele, mis suunduvad FIZist kontrollitavasse õhuruumi.

Luba tuleb taotleda ja edastada niipea kui võimalik, ootamata ära loa küsimist õhusõiduki piloodi poolt.

### Loa kehtivus

Luba kehtib kuni:

1. õhusõidukile antakse uus luba;
2. määratud loa kehtivusaja lõpuni;
3. õhus olev õhusõiduk on lõpetanud lennuplaani;
4. õhusõiduk on lahkunud kontrollitavast õhuruumist;
5. õhusõiduk on maandunud.

### Loa kooskõlastamine

Kui õhusõiduki lennuaeg kontrollitava õhuruumi piirini on lühem kui 10 minutit või lühem kui kehtivas koostöölepingus määratud, tuleb vastuvõtvalt üksuselt saada nõusolek kavatsetava loa andmiseks. Selleks küsitakse õhusõidukit vastuvõtvalt üksuselt nn. kiirluba.

Luba, mis katab õhusõiduki kogu marsruudi või selle teatud osa, tuleb koordineerida asjaomaste lennuliiklusteenistuste vahel.

Õhusõidukile tuleb anda luba kogu marsruudile esimese maandumispaigani:

1. kui luba on võimalik kooskõlastada nende lennujuhtimisüksuste vahel, mis on seotud antud õhusõiduki juhtimisega;
2. kui on täiesti kindel, et toimub eelnev kooskõlastamine nende lennu- juhtimisüksuste vahel, mis on seotud antud õhusõiduki juhtimisega.

Juhul, kui väljuva liikluse kiirendamiseks on luba antud vaid lennu algetapi jaoks, peab sellele loale järgnev marsruudiluba olema eelpool öeldule vastav ka siis, kui esimene kavatsetav maandumispaik ei ole selle piirkondliku lennujuhtimiskeskuse vastutusalas, kes annab marsruudiloa.

Kui õhusõidukil on kavas lennata lennujuhtimispiirkonnast kontrollimata õhuruumi ja hiljem tagasi pöörduda samasse või mõnda teise lennujuhtimispiirkonda, võidakse luba anda stardipaigast esimese kavatsetava maandumispaigani.

Sellised load või nende muutused puudutavad ainult neid lennu osi, mis sooritatakse kontrollitavas õhuruumis.

### Loa sisu

Luba peab sisaldama selget ja lühikest informatsiooni. Alati kui võimalik, peab luba olema antud standardses vormis.

Luba peab vastavalt vajadusele sisaldama järgmist informatsiooni:

1. õhusõiduki kutsung   
   Kutsungi võib anda:

* niisugusena nagu see on lennuplaanis;
* raadioside reeglite kohaselt lühendatuna.

1. loa andja
2. loa piir

Loa piir on punkt, milleni kehtib õhusõidukile antud lennujuhtimisüksuse luba. Loa piiriks võib anda:

* kontrollitavas õhuruumis oleva esimese sihtlennuvälja;
* ettekandepunkti;
* kontrollitava õhuruumi või lennujuhtimispiirkonna piiri;
* manööverdusalal oleva teatud koha;
* lennuväljaringi või selle osa;
* mistahes muu navigatsiooniseadmetega määratud koha;
* VFR-lendudele mistahes visuaalselt määratava koha.

1. marsruut

Marsruut tuleb alati esitada üksikasjalikult, kui nähakse, et see on vajalik. Väljendit “lennuplaani järgi / *via flight planned route*” võib kasutada siis, kui marsruut või selle osa on sama mis lennuplaanis esitatu.

Standardseid instrumentaalmarsruute (SID, STAR) võib kasutada, kui need on avaldatud AIP-is.

Nendega seoses võib kasutada fraase:

”Cleared via (tähistus) departure” või “Cleared via (tähistus) arrival”

1. lennukõrgus ja sellega seotud piirangud

Luba peab vastavalt vajadusele sisaldama järgmist informatsiooni:

* reisilennukõrgus või piirkõrgused reisitõusul ja vajadusel koht või aeg, milleni kõrgust puudutav luba kehtib;
* määratud tähise ületamise kõrgus;
* kõrguse muutmise alustamiseks määratud koht või aeg;
* tõusu või laskumise kiirus;
* üksikasjalikud juhised, mis puudutavad väljumis- või lähenemis-kõrgusi.

1. muud juhised ja informatsioon

* saabumisjuhised;
* lähenemisprotseduur;
* väljumisjuhised;
* raadiokanali vahetamine;
* loa kehtivuse lõppemise aeg;
* stardiajaga seotud piirangud (CTOT).

1. SSR-kood

Marsruudil ootamiseks antav luba peab sisaldama järgmist informatsiooni:

* koht, kus ootamine toimub;
* ootamissuund;
* pöörde suund ootamisel;
* väljalend aja või kaugusena;
* aeg või koht, millal või kus õhusõiduk võib oodata uut luba.

Juhised raadiokanali vahetamiseks peavad sisaldama järgmist informatsiooni:

* vastuvõtva üksuse kutsung;
* kasutatav kanal;
* aeg, koht või kõrgus, millal või kus peab kanalit vahetama;
* SSR-kood ja režiim vajadusel.

Kui õhusõiduk ei soorita kontrollitavat lendu, võidakse ülaltoodud kanali vahetamise juhised andmata jätta.

## Lennuinfoteenus

### Üldist

Lennuinfopiirkonnas osutatava lennuinfoteenuse eest vastutab esmajärjekorras piirkondlik lennujuhtimiskeskus (ACC).

Lennuinfotsoonides (FIZ) osutatava lennuinfoteenuse eest vastutab vastav lennuvälja lennuinformatsiooniteenistus (AFIS-üksus).

Kui ATS-üksus osutab nii lennujuhtimisteenust kui lennuinfoteenust, on esmatähtis lennujuhtimine.

Märkus: Teatud olukordades on lõpplähenemisel, maandumas, startimas või stardijärgsel tõusul olevale õhusõidukile lennuohutuse tagamiseks hädavajalik viivitamata edastada lennuinfot, mis võib omada prioriteeti lennujuhtimise suhtes.

Lennuinfoteenus ei vabasta õhusõiduki kaptenit vastutusest. Õhusõiduki kapten peab tegema lõpliku otsuse kõigi talle soovitatavate ja lennuplaani puudutavate muudatuste kohta.

Lennuinfoteenuse objektiks on:

* + - 1. kõik õhusõidukid, millele osutatakse lennujuhtimisteenust;
      2. kõik õhusõidukid, mis on vastavale ATS-üksusele teadaolevad ja lendavad järgmistes õhuruumides:
* õhuruum G (FIZ): kõik lennud;
* õhuruum G: kõik lennud piloodi palvel.

### Lennuinfo sisu

Lennuinfo hõlmab järgmist informatsiooni:

* + - 1. liiklusinfo;
      2. informatsioon mehitamata vabalennuõhupallidest;
      3. SIGMET ja AIRMET-informatsioon;
      4. ilmastikutingimused lähte-, siht- ja tagavaralennuväljadel;
      5. muudatused navigatsiooniseadmete töös;
      6. lennuväljade ning seal paiknevate seadmete olukord ja muudatused nende töös, kaasa arvatud lennuväljade liiklusalade seisund;
      7. õhusõidukite lennuohutust mõjutavad asjaolud;
      8. informatsioon atmosfääri sattunud radioaktiivsetest ainetest ja toksilistest kemikaalidest;
      9. informatsioon mehitamata õhusõidukitest;
      10. informatsioon vulkaanilise tuha pilvedest ja muu lennuohutust mõjutav informatsioon.

Visuaallendudele osutatav lennuinfoteenus peab lisaks eeltoodule sisaldama informatsiooni ilmastikutingimustest marsruudil, kui on alust arvata, et lennu jätkamine visuaallennuilma tingimustes (VMC) võib osutuda ebapraktiliseks või võimatuks.

Informatsioon lendudest, kaasa arvatud informatsioon raskete või keskmise kaaluga mehitamata vabalennuõhupallide kohta, millele ei osutata lennujuhtimisteenust, peab:

1. olema üles märgitud vastava ATS-üksuse poolt nii, et informatsioon oleks taastatav ning vajadusel kasutatav otsingu- ja päästeteenuse jaoks;
2. olema ATS-üksuse poolt edastatud teistele ATS-üksustele, kui koostöölepingutes on nii sätestatud.

### Lennuinfo edastamine õhusõidukile

Informatsioon tuleb edastada õhusõidukitele ühel või enamal alljärgneval viisil:

* + - 1. teate edastamine ATS-üksuse initsiatiivil, veendudes seejuures, et teate vastuvõtmist kinnitatakse;
      2. üldsaatena mitmele informatsiooni vajavale õhusõidukile korraga, millele ei järgne meeskonna poolset kinnitust;
      3. andmeside kaudu.

#### SIGMET informatsiooni edastamine

SIGMET-informatsioon tuleb edastada õhusõidukile vähima võimaliku viivitusega ATS- üksuse initsiatiivil. Üldjuhul edastatakse informatsiooni raadioside kaudu, millele järgneb meeskonna kinnitus teate vastuvõtmise kohta.

Juhul kui ATS-üksusel on korraga kanalil mitu kohest SIGMET-informatsiooni vajavat õhusõidukit, võib seda edastada ka üldsaatena, kui esimene meetod osutub ebapraktiliseks.

#### Special Air Report-i edastamine

*Special air report* tuleb edastada vähima võimaliku viivitusega ning see peab sisaldama informatsiooni õhusõiduki marsruudist vähemalt tunni aja marsruudi kohta õhusõiduki hetkelisest asukohast.

#### Valikulised eriteated ja lennuvälja prognoosi lisateated

Sellised teated edastatakse meeskonna vastaval palvel.

ATS-üksus edastab valikulise spetsiaalse informatsiooni ja lennuvälja prognoosi lisateate otsese raadiosidena määratud õhusõidukile lennuplaanile vastavate lähte-, maandumis- ja tagavaralennuväljade kohta.

Teateid võib edastada üldsaatena vastavatel kanalitel kõikidele õhusõidukitele, kes seda informatsiooni vajavad saamata selleks kinnitust meeskondadelt.

#### Meteoroloogilist informatsiooni sisaldavad teated

Kui on ilmne, et lendu ei ole võimalik jätkata visuaallennuilma tingimustes, või kui sihtlennuväljal on oodata ilma halvenemist või on prognoositud instrumentaallennuilma tingimusi, tuleb meeskonnale sellest teatada, kasutades allpool toodud fraase:

INSTRUMENTAAL METEOTINGIMUSED (või ilmaennustus) TEATATUD (asukoht) ÜMBRUSES / “INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or forecast) IN THE VICINITY OF (location)”.

Meteoroloogiline informatsioon õhusõidukile peab sõltuvalt olukorrast, edastamise ajast ja õhusõiduki marsruudist sisaldama järgnevat (vt. ka p. 1.5.2 ja p. 1.5.3):

* + - * 1. maapinnatuule suund ja kiirus koos oluliste muutustega;
        2. nähtavus, kaasa arvatud olulised erinevused sõltuvalt suunast ja võimalusel nähtavus rajal (RVR);
        3. ilmastikutingimused (hetkeilm);
        4. pilvisuse kõrgus. Saabuvale liiklusele teatada pilvisuse kõrgus allpool 1500 m (5000 jalga) või allpool kõrgemat miinimumsektori kõrgust (MSA), olenevalt kumb on suurem ning rünksajupilved või vertikaalne nähtavus, kui on mõõdetud;
        5. õhu temperatuur;
        6. kastepunkt;
        7. õhurõhk;
        8. muu oluline informatsioon ilmastikutingimuste kohta lähenemise ja stardialas;
        9. vajadusel ka prognoos.

~~Kui nähtavus on 10 km või rohkem ning ei ole teatatud miinimumnähtavusest, pilvi ei ole allpool 5000 jalga (1500 m) või allpool suurimat miinimumsektorikõrgust, olenevalt kumb on suurem ning kui ei esine rünksajupilvi (~~*~~cumulonimbus)~~*~~, tornikujulisi rünkpilvi (~~*~~towering cumulus~~*~~), sademeid, äikest, liiva-, ega tolmutormi, udu ja pinnatuisku, siis võib punktid b), c) ja d) asendada sõnaga “CAVOK“~~.

### Meteoroloogilise informatsiooni edastamise viisid

#### Tuul

~~Tuule suund teatatakse magnetiliste kraadidena ja kiirus sõlmedena (kt).~~

~~Märkus: Ilmateadetes edastatava tuule suund on antud geograafiliste kraadidena.~~

Õhusõiduki startimisel ja maandumisel teatatakse 2 minuti keskmine tuul (magnetiline suund), muudel juhtudel teatatakse geograafiline ~~10 minuti keskmine~~ tuul. Tuule kiiruse muutust väljendatakse minimaal- ja maksimaalväärtustena. Kui lennuväljal on rohkem kui üks tuulemõõtja, teatatakse maanduvale õhusõidukile kasutatava raja puutekohale lähima tuulemõõtja näit.

Kui tuule kiirus erineb keskmisest tuulekiirusest vähemalt 10 sõlme (6 m/s), teatatakse kiiruse piirarvud (puhangud). Tuule suuna piirarvud teatatakse juhul, kui tuule suund vaheldub 60 kraadi või enam aga vähem kui 180 kraadi ja keskmise tuule kiirus on 3 sõlme (1,5 m/s) ja enam. Kui tuule kiirus on vähem kui 3 sõlme (1,5 m/s) ja tuule suund vaheldub 60 kraadi ja enam, kasutatakse sõna “vahelduv” / “*variable*”.

Vahelduva suunaga tuul edastatakse ka suuremate tuule kiiruste korral, kui teatud tingimustel tuule suund vaheldub 180 kraadi ja rohkem ja kindlat tuule suunda pole võimalik edastada (näit. äikese korral).

Kui tuuleteated antakse komponentidena, siis olulised maatuule kiiruste muutused on:

* + - * 1. vastutuulekomponent 10 sõlme (6 m/s);
        2. külgtuulekomponent 5 sõlme (3 m/s);
        3. pärituulekomponent 2 sõlme (1 m/s).

#### Nähtavus koos oluliste muutustega

Kui nähtavus on alla 800 meetri, tuleb see edastada 50-meetrise täpsusega.

Kui nähtavus on 800 meetrit või enam, kuid alla 5000 meetri, tuleb see edastada 100- meetrise täpsusega.

Kui nähtavus on 5000 meetrit või enam, kuid alla 10 kilomeetri, tuleb see edastada kilomeetrise täpsusega.

Kui nähtavus on üle 10 kilomeetri, teatatakse ainult 10 km, välja arvatud juhul, kui on täidetud CAVOK-i tingimused.

Kui esinevad olulised nähtavuse suunalised erinevused, tuleb teatada erinevate suundade nähtavused eraldi.

Startiva õhusõiduki puhul on tähtis, et oleks teatatud nähtavus stardisuunas ja maanduva õhusõiduki puhul nähtavus lähenemise ning maandumise alas.

#### Nähtavus rajal

Nähtavus rajal teatatakse 25-meetrise täpsusega kui nähtavus ulatub kuni 400 meetrini. Nähtavust 400 meetrist kuni 800 meetrini teatatakse 50-meetrise täpsusega, kui nähtavus on üle 800 meetrit teatatakse see 100-meetrise täpsusega.

Kui täpne nähtavuse suurus ei lange kokku kasutatava teatamisskaalaga, ümardatakse nähtavus rajal lähima väiksema teatamisskaala suuruseni. Kohalikes regulaar- ja spetsiaalteadetes edastatakse 1 minuti keskmine raja nähtavuse suurus.

Juhul kui nähtavus rajal on:

* + - * 1. suurem kui kasutatava mõõtmisseadme poolt määratav maksimaalne võimalik suurus, edastatakse nähtavus rajal vormis “RVR RWY 26 üle 1200 meetri”, kus 1200 m on mõõtmisseadme poolt määratav maksimaalne võimalik suurus, või;
        2. väiksem kui kasutatava mõõtmisseadme poolt määratav minimaalne võimalik suurus, edastatakse nähtavus rajal vormis “RVR RWY 26 alla 500 meetri”, kus 500 m on mõõtmisseadme poolt määratav minimaalne võimalik suurus.

Kui raja kõrval on ainult üks mõõtekoht, teatatakse nähtavus rajal ilma mõõtekoha tunnuseta.

Kui raja kõrval on rohkem mõõtekohti, teatatakse nähtavus rajal koos mõõtekohtade tunnustega, alustades kasutatava raja algusest järgmiselt:

* puutekoht (*touchdown*);
* keskosa (*midpoint*);
* lõpuosa (*stopend*).

Raja tunnus edastatakse alati.

#### Pilvisuse kõrgus ja hulk

Pilvede hulka määratakse järgmiselt:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| olulise pilvisuseta | no significant clouds | | | NSC | puuduvad pilved allpool 5000 jalga ning CB ja TCU pilved | |
| vähene pilvisus | few | | | FEW | 1/8 kuni 2/8 taevast; | |
| mõõdukas pilvisus | | scattered | SCT | | 3/8 kuni 4/8 taevast; |
| oluline pilvisus | | broken | BKN | | 5/8 kuni 7/8 taevast; |
| täispilvisus | | overcast | OVC | | kogu taevas kaetud pilvedega. |

Kui esineb rünksajupilvi (CB) või tornikujulisi rünkpilvi (TCU), teatatakse nendest vahetult enne pilvisuse hulga suurust. Teisi pilvetüüpe eraldi ära ei mainita. Kui pilvede kõrgus on ebamäärane või suuresti varieeruv, teatatakse pilvisuse kõrgus koos vastavate lisaandmete ja kirjeldustega.

Kui pilvisuse kõrgust edastatakse vertikaalse nähtavusena, tuleb sellest ka teatada sõnaga “VERTIKAALNE NÄHTAVUS / *VERTICAL VISIBILITY*” (VV), millele järgneb arvuline suurus.

~~Kui puuduvad pilved allpool 1500 meetrit (5000 jalga) või allpool kõrgemat miinimumsektorikõrgust (MSA), olenevalt kumb on suurem ning puuduvad rünksajupilved (CB) ja TCU pilved ning pole piiratud vertikaalne nähtavus, kuid CAVOK pole võimalik edastada, kasutatakse mõistet "OLULINE PILVISUS PUUDUB /~~ *~~NO SIGNIFICANT CLOUDS~~*~~" (NSC).~~

#### Temperatuur

Õhu temperatuur ja kastepunkt teatatakse ümardatuna lähima täis Celsius-kraadini. Temperatuuri 0,5 kraadised väärtused ümardatakse kõrgema täis Celsius-kraadini.

#### Õhurõhk

Õhusõidukile teatatakse õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH) või küsimisel ka õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil (QFE), ümardatuna alati väiksema täisarvuni. Eraldi küsimisel antakse ka täpne arv. Õhurõhku teatatakse hektopaskalites (hPa) või meeskonna palvel millimeetrites elavhõbeda sammast (mmHg).

Kehtiv õhurõhk edastatakse õhusõidukile alati lähenemisega alustamisest teatamisel, olenemata sellest, kas meeskond on selle juba varem saanud.

#### Muu oluline informatsioon

Oluliste ilmastikunähtuste all mõeldakse lähialas, lähenemise, katkestatud lähenemise ja stardi- ning maandumisalas oodatavat keskmist või tugevat turbulentsi, rünksajupilvi, tuulenihet, rahet, keskmist või tugevat jäätumist, tugevat äiksetormi, allajahtunud sademeid, liiva-, tolmu- või lumetormi, tuisku, tornaadot või vesipüksi.

Oluliste ilmastikunähtuste kohta teatatakse nende intensiivsus (“nõrk” / “*light*”; “keskmine” / “*moderate*”; “tugev” / “*heavy*”) ja vajadusel asukoht lennuvälja suhtes.

### Liiklusinfo

Liiklusinfo peab sisaldama üksikasjalikku informatsiooni mõjutava liikluse (k.a. lennuväljaliikluse) lennusuuna, arvestusliku aja, lennu kõrguse ja asukoha kohta, kus või millal võimalik ohtliku lähenemise oht võib tekkida. Liiklusinfot edastanud lennuliiklusteenistus peab saama õhusõidukite meeskondadelt kinnituse teate vastuvõtmisest ja ohu olemusest aru saamisest.

Liiklusinfo marsruudil lendavale õhusõidukile:

* + - 1. õhusõiduki kutsung;
      2. fraas “LIIKLUS ON” / “*TRAFFIC IS*“ või “MUU LIIKLUS ON” / “*ADDITIONAL TRAFFIC IS*“;
      3. mõjutava liikluse lennusuund;
      4. mõjutavaks liikluseks oleva õhusõiduki tüüp ja keerisjälje kategooria;
      5. mõjutava liikluse lennukõrgus; ning
      6. üks järgnevast:

1) arvestuslik aeg lähimale punktile, kus läbitakse mingi kindel kõrgus; või

2) asjaomase õhusõiduki suhteline kurss 12-tunnise kella järgi ning kaugus mõjutava liikluse suhtes; või

3) tegelik või arvestuslik mõjutava liikluse asukoht.

Liiklusinfo lennuväljal ja lennuvälja läheduses lendavale õhusõidukile:

1. õhusõiduki kutsung;
2. fraas: “LIIKLUS ON”/ “*TRAFFIC IS*“, MUU LIIKLUS ON”/ “*ADDITIONAL TRAFFIC IS*“, “ETTEVAATUST”/ “*CAUTION* ”, “JÄLGI”/ “*OBSERVE* ”;
3. mõjutava liikluse võimalikult täpne kirjeldus, mis aitaks kaasa selle äratundmisele (näiteks õhusõiduki tüüp, kiiruse kategooria, vajadusel keerisjälje kategooria, õhusõiduki iseloomustus (värvus, mootorite arv, tiibade asetus (ala-, üla- või kesktiivaline) jne.);
4. mõjutava liikluse asukoht ja liikumise suund õhusõiduki suhtes, millele teade edastatakse (näiteks arvestuslik saabumisaeg lennuteekondade lõikumispunktile lähedal olevale tähisele või arvestuslik saabumisaeg mingile lennuväljaringi osale).

Tallinna ACC radarandmetele tuginev liiklusinfo konfliktsest liiklusest:

1. konfliktse liikluse suhteline peiling 12-tunnise kella numbrilaua alusel;
2. kaugus konfliktsest liiklusest meremiilides (kilomeetrites);
3. suund, kuhu konfliktne liiklus näib liikuvat;
4. konfliktse liikluse kõrgus ja õhusõiduki tüüp, või kui see on teadmata, suhteline kiirus (näit. aeglane või kiire).

### Lennuväljal valitsevast olukorrast teatamine

Informatsioon lennuvälja olukorrast tuleb edastada lühidalt ja selgelt nii saabuvale kui väljuvale liiklusele (välja arvatud juhtudel, kui teatakse, et õhusõiduk on selle juba saanud), et meeskond saaks teha järeldused valitsevate tingimuste kohta. Informatsioon edastatakse alati, kui see on vajalik lennuohutuse tagamiseks või kui meeskond seda küsib.

Kui informatsiooni edastatakse ATS-üksuse algatusel, tuleb seda teha nii aegsasti kui võimalik, et meeskond saaks seda kasutada õigeaegselt ja täies ulatuses.

Olulise informatsiooni hulka lennuvälja olukorrast kuuluvad:

* + - 1. ehitus- ja hooldustööd manööverdusalal ning selle läheduses;
      2. märgistatud või mittemärgistatud ebatasane või auklik raja, ruleerimistee ja perrooni pind;
      3. lumi, lobjakas ja jää rajal, ruleerimisteedel ja perroonil;
      4. rajal, ruleerimisteedel ja perroonil olev vesi, millest teatatakse järgmisi termineid kasutades:
* niiske (*damp*) - rada on niiske, pinnase värv on muutunud;
* märg (*wet*) - rada on märg, kuid puuduvad lombid;
* veelombid (*water patches*) - rajal on näha seisva vee lompe;
* veega kaetud (*flooded*) - rada on veega täielikult kaetud;
  + - 1. lumevallid ja lumehanged raja, ruleerimisteede ja perrooni läheduses;
      2. muud ajutised ohustajad, kaasa arvatud pargitud õhusõidukid ning linnuparved;
      3. lennuvälja valgustussüsteemi täielikud või osalised häired;
      4. muu oluline informatsioon.

Raja kontrolli peab teostama alati, kui on kahtlus, et rajal võib olla takistusi või kui puudub informatsioon raja olukorrast.

#### Hõõrdekoefitsient

Mõõdetud hõõrdekoefitsiendi väärtusi kasutatakse võrdleval viisil ning lennuraja seisukorda hinnates tuleb arvesse võtta kogu saadaolev informatsioon tingimuste kohta. Hõõrdekoefitsienti õhusõiduki meeskonnaliikmetele ei edastata.

Mõõdetud hõõrdekoefitsiendi ja lennuraja olukorra koodi (RWYCC) suhestumine:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Mõõdetud hõõrdekoefitsient | Arvestuslik pidurdusvõime | RWYCC |
| >0,59 | --- | 6 |
| 0,43 - 0,59 | hea / good | 5 |
| 0,37 0,42 | hea kuni keskmine / medium to good | 4 |
| 0,32 - 0,36 | keskmine / medium | 3 |
| 0,27 - 0,31 | keskmine kuni halb / medium to poor | 2 |
| 0,20 - 0,26 | halb / poor | 1 |
| ≤ 0,19 | Väga halb / very poor | 0 |

Märkus: SNOWTAM-is teatatakse lennuraja olukorra kood raja iga kolmandiku kohta, alustades väiksema numbriga raja lävest.

#### Raja olukord

Kui rada on kaetud lume, jää, lobjaka või veega, teatatakse õhusõidukile saasteaine sügavus, tüüp, esinevate hangede või vallide kõrgus või katmata kohad, jäätunud rattajäljed, konarused ja puhastatud või keemiliselt töödeldud osa pikkus ja/või laius.

### Navigatsiooniseadmeid puudutav informatsioon

Navigatsiooniseadmeid puudutav informatsioon tuleb edastada kõigile õhusõidukitele, mille lendu navigatsiooniseadmete ebareeglipärane töö või mitte töötamine võib mõjutada.

Edastatav informatsioon peab sisaldama navigatsiooniseadme seisukorda ja juhul kui navigatsiooniseade ei tööta, aega millal on oodata seadme normaalse töö taastumine.

### Lennuinfoteenus väljuvale õhusõidukile

Kui see on võimalik, peab lennuinformaator enne õhusõiduki mootorite käivitamist meeskonda informeerima väljumist puudutavatest piirangutest.

Järgnev info tuleb edastada õhusõidukile alltoodud järjekorras enne ruleerimise alustamist, välja arvatud juhul, kui teatakse, et õhusõiduk on selle juba saanud:

* + - 1. kasutatav rada;
      2. maatuule suund ja kiirus koos märkimisväärsete muudatustega;
      3. QNH või küsimisel (QFE), ümardatuna väiksema täisarvuni, eraldi küsimisel antakse ka õhurõhu täpne arv;
      4. matemaatiliselt ümardatud õhutemperatuur turbiinmootoriga õhusõidukile;
      5. nähtavus, kui see on väiksem kui 10 km või kui võimalik, RVR-näitaja;
      6. täpne aeg, ümardatuna lähema poolele minutini, eraldi küsimisel ka sekundilise täpsusega;
      7. oluline info lennuvälja ja navigatsiooniseadmete kohta.

Enne starti edastatakse:

* + - 1. maatuule suuna ja kiiruse, õhutemperatuuri, nähtavuse või RVR-näitaja olulised muutused;
      2. olulised ilmastikutingimused (vt. punkt 1.5.4.7) stardi ja stardijärgse tõusu alal, välja arvatud juhtudel, kui teatakse, et õhusõiduk on need juba saanud;
      3. startivale õhusõidukile oluline liiklusinfo teiste õhusõidukite kohta.

#### Mõjutav lennuväljaliiklus

Lennuinfoteenuse seisukohast peetakse mõjutavaks lennuväljaliikluseks iga õhusõidukit, sõidukit või inimest manööverdusalal või selle läheduses, samuti lennuvälja läheduses, kes või mis võiks ohustada antud õhusõidukit.

Info mõjutava liikluse kohta peab edastama õigeaegselt ning selliselt, et see oleks kergesti äratuntav.

Alati, kui on vajalik, peab lennuinformaator hoiatama võimalikust keerisjäljest, reaktiivjoast või propijoast.

### Lennuinfoteenus saabuvale õhusõidukile

Saabuvale õhusõidukile edastatakse järgnev informatsioon siin määratud järjestuses juhul, kui õhusõiduk ei ole seda juba saanud:

* + - 1. kasutatav rada;
      2. ilmastikutingimused, õhurõhk ning vajadusel üleminekutasand;
      3. raja katte seisukord sademete ja muude ohtude olemasolul;
      4. muudatused lähenemiseks ja maandumiseks oluliste visuaal-ja instrumentaalseadmete seisukorrast.

Teadete edastamisel tuleb arvestada sellega, et saabuva õhusõiduki piloodid võivad olla enne startimist või lennu ajal mitte kätte saanud teateid, mis on saadetud NOTAMiga või mõnel muul viisil.

Enne lõpplähenemist tuleb õhusõidukile edastada järgmised andmed:

1. olulised pinnatuule suuna ja kiiruse muudatused;
2. teated tuulenihkest ja/ või turbulentsist lõpplähenemisalas;
3. olulise muutused nähtavuses lähenemis- ja maandumissuunal.

Lõpplähenemisel tuleb õhusõidukile viivitamatult edastada alljärgnev info:

1. äkki ilmunud ohutegurid (näiteks linnud rajal, loata sõiduki ilmumine maandumisrajale jms);
2. olulised pinnatuule kiiruse ja suuna muudatused väljendatuna minimaal- ja maksimaalväärtuses;
3. raja katte seisukorra olulised muutused;
4. muudatused lähenemiseks ja maandumiseks ettenähtud seadmete töös;
5. muutund nähtavus kooskõlas kasutuseloleva skaalaga või muutused nähtavuses lähenemis- ja maandumissuunal.

Enne õhusõiduki saabumist lennuvälja ringile tuleb õhusõidukile edastada järgnev informatsioon siin määratud järjekorras, välja arvatud juhtudel, kui teatakse, et õhusõiduk on selle juba saanud:

1. kasutatav rada;
2. keskmine maatuule suund ja kiirus koos oluliste muudatustega;
3. QNH või küsimisel ka QFE ümardatuna väiksema täisarvuni, eraldi küsimisel antakse õhurõhu täpne arv.

### Mehitamata õhusõidukid

Mehitamata õhusõiduki lennutamisel tuleb järgida Lennundusseaduse peatükki 72.

## Häireteenus

### Üldist

Häireteenust saavad:

* + - 1. kõik õhusõidukid, milledele osutatakse lennuvälja lennuinfoteenust;
      2. kõik muud õhusõidukid, mis on esitanud lennuplaani või mis on muidu ATS-üksustele teadaolevad;
      3. kõik õhusõidukid, millest teatatakse või arvatakse, et nad on hädaolukorras või sattunud seadusevastase tegevuse objektiks;
      4. kõik muud häireteenust vajavad objektid.

Piirkondlik lennujuhtimiskeskus töötab lennuinfopiirkonnas käitatavate õhusõidukite avariiolukorda puudutava info kogumise keskusena ning selle edastajana Politsei- ja Piirivalveameti Merevalvekeskusele (JRCC).

Juhul, kui avariiolukord tekib õhusõidukil, mis on lennuvälja ATS-üksuse vastutusalas, peab see üksus viivitamatult informeerima Tallinna ACC-d, mis omakorda informeerib JRCC-d.

Kui olukorra pakilisus nõuab, peab lennuvälja ATS-üksus, vastavalt kohalikele eeskirjadele, alarmeerima esmalt kohalikke pääste- ja avariiorganisatsioone, mis võivad anda kohest nõutavat abi. Ühtlasi tuleb eelmainitud organisatsioone vastavalt vajadusele abistada (varustada vajaliku informatsiooniga jne.), et tagada nende maksimaalselt efektiivne tegevusse rakendumine.

Pärast seda tuleb informeerida Tallinna ACC-d.

Kui õhusõiduki asukoht on kaheldav, algatab häireteenuse Tallinna ACC, mis vastutab lennuinfopiirkonna eest:

1. kus õhusõiduk lendas viimase raadioside ajal;
2. kuhu õhusõiduk oli sisenemas (kui raadioühendus toimus viimati ala piiril või selle lähedal);
3. kus asus selle õhusõiduki sihtlennuväli, kui õhusõiduk:

* ei olnud varustatud kahepoolseks raadiosideks sobiva raadiojaamaga ja/või
* ei olnud kohustatud edastama asukohateateid.

Häireteenuse eest vastutav Tallinna ACC peab:

1. informeerima teistes antud lennuga seotud lennuinfopiirkondades häireteenust osutavaid piirkondlikke lennujuhtimiskeskusi häireolukorra seisundi(te)st;
2. taotlema neilt piirkondlikelt lennujuhtimiskeskustelt abi oletatavasti avariiolukorras oleva õhusõiduki kohta käiva igasuguse info otsingutel kõigi sobivate vahendite ja sidesüsteemide abil;
3. koguma neilt piirkondlikelt lennujuhtimiskeskustelt vastu võetud infot, selekteerima ja edastama seda JRCC-le;
4. teatama avariiolukorra lõppemisest.

Kui häireteade võetakse vastu kõrvalasuvalt piirkondlikult lennujuhtimiskeskuselt, peab teate vastu võtnud piirkondlik lennujuhtimiskeskus:

1. edastama teate viivitamatult JRCC-le;
2. abistama häire algatanud piirkondlikku lennujuhtimiskeskust info otsimisel avariiolukorras oleva õhusõiduki kohta.

### Avariiolukorra seisundid ja teavitamine

Määramatuse seisund (INCERFA), kui:

* õhusõiduk ei ole alustanud raadiosidet 30 minuti jooksul peale aega, mil raadioside oleks pidanud toimuma või 30 minuti jooksul ajast, mil tehti edutu katse selle õhusõidukiga sidet luua, olenevalt sellest, mis juhtub enne;
* õhusõiduk ei saabu 30 minuti jooksul peale viimati edastatud või ATS-üksuse poolt arvestatud arvestuslikku saabumisaega, olenevalt kumb neist on hilisem; või
* õhusõiduk on lubatud alustama lähenemist peale vajalikku ootamist ja ei maandu 5 minuti jooksul peale arvestuslikku maandumisaega;

välja arvatud juhul, kui ei ole kahtlust õhusõiduki ja tema pardal olijate julgeolekus.

**Häireseisund** (ALERFA), kui:

* määramatuse seisundile järgnevad katsed õhusõidukiga raadiosidet luua või järelepärimised muudest allikatest on tagajärjetud;
* õhusõiduk on lubatud maanduma ja ei maandu 5 minuti jooksul peale arvestuslikku maandumisaega ja raadioside taasloomine õhusõidukiga ei õnnestu;
* on vastu võetud info, mis näitab, et õhusõiduki käitamisomadused on halvenenud, kuid mitte ulatuses, mis teeks hädamaandumise tõenäoliseks;
* välja arvatud juhul, kui on ilmne, et õhusõiduk ja selle pardal olijad ei ole ohus;
* teatakse või arvatakse, et õhusõiduki lendu on ebaseaduslikult sekkutud.

**Õnnetusseisund** (DETRESFA), kui:

* häireseisundile järgnevad edutud katsed õhusõidukiga raadiosidet taastada ja laiendatud järelepärimised osutavad võimalikkusele, et õhusõiduk on hädaolukorda sattunud;
* pardalolev kütus on arvatavasti lõppenud või sellest ei piisa õhusõiduki ohutu maandumiskohani jõudmiseks;
* on vastu võetud info, mis näitab, et õhusõiduki käitamisomadused on halvenenud sellises ulatuses, et hädamaandumine on tõenäoline;
* on vastu võetud info või on alust arvata, et õhusõiduk on sooritamas hädamaandumist, on selle sooritanud või on toimunud lennuõnnetus;

välja arvatud juhul, kui on alust arvata, et õhusõiduk ja selle pardal olijad ei ole tõsises ohus ja ei vaja viivitamatut abi.

#### Avariiolukorra teate sisu

Teade peab sisaldama järgnevat infot antud järjekorras:

* + - * 1. INCERFA, ALERFA või DETRESFA, vastavalt avariiolukorra seisundile;
        2. teadet edastav ametkond või isik;
        3. avariiolukorra iseloom;
        4. oluline info lennuplaanist.

Märkus: Tähelepanu tuleb osutada JRCC informeerimisele avariisagedustest, mis on õnnetusse sattunuile kättesaadavad, nagu loetletud lennuplaani väljal 19, kuid mida tavaliselt ei edastata.

* üksus, millega oli viimane raadioside, selle aeg ja kasutatud kanal;
* viimane asukohateade ja asukoha määramise viis;
* õhusõiduki värv ja iseloomulikud tundemärgid;
* teadet edastava ametkonna (isiku) poolt ette võetud tegevus;
* muud olulised märkused.

Teadete edastamisega ei tohi viivitada info puudulikkuse tõttu. Kui teade on mittetäielik, tuleb saata uus teade niipea kui uus info on saadaval.

Edasised teated tuleb saata:

* kui on vastu võetud mistahes kasulikku infot, eriti avariiolukorra arenemisest järgmisesse seisundisse;
* informeerimaks avariiolukorra lõppemisest.

#### Info edastamine õhusõiduki käitajale

Kui ATS-üksus otsustab, et õhusõiduk on määramatuse või häireseisundis, peab võimalusel informeerima käitajat enne ACC-le ja JRCC-le teatamist.

ATS-üksuse poolt JRCC-le teatatud kogu info tuleb võimalusel viivitamatult edastada ka õhusõiduki käitajale.

#### Sidevahendite kasutamine

ATS-üksused peavad vastavalt vajadusele kasutama kõiki kättesaadavaid sidevahendeid (kaasa arvatud teised õhusõidukid ja avariisagedus 121,5 MHz), et saavutada ja säilitada raadioühendust avariiolukorras oleva õhusõidukiga.

#### Automaatse avariimajaka (ELT) nõue

Kõik Eesti lennundusoperaatorite poolt käitatavad ja/või tsiviilõhusõidukite registris olevad õhusõidukid, välja arvatud ülikerglennukid, purilennukid, motopurilennukid, õhulaevad ja kuumaõhupallid, peavad olema varustatud sagedustel 121,5 MHz ja 406 kHz töötava automaatse avariimajakaga (*Emergency locator transmitter).*

### Avariiolukorrad lennuväljal

Lennuvälja päästeteenistuste alarmeerimise eest vastutab tavaliselt vastava lennuvälja ATS-üksus. Alarmeerimise algatab ATS-üksus, mis oli viimasena ühenduses abivajava õhusõidukiga või mis on saanud informatsiooni, et õhusõiduk vajab päästeabi.

Kui ATS-üksus saab teada, et õhusõiduk vajab päästeabi lennuvälja päästeteenistuste vastutusalas, alarmeerib ta viivitamata päästeteenistust ja edastab nii täielikku informatsiooni kui võimalik (siinkohal kasutatakse abina AFIS-üksuste töökohtadel asuvaid häireteenuse kontroll-lehti).

Edastatav informatsioon peab sisaldama järgnevaid üksikasju alltoodud järjekorras:

* + - 1. õhusõiduki registreerimistähis / kutsung;
      2. õhusõiduki tüüp;
      3. avariiolukorra määratlus;
      4. maandumisrada (maandumiskoht);
      5. arvestuslik maandumisaeg;
      6. inimeste hulk pardal;
      7. kütusevaru;
      8. võimalusel piloodi poolt arvatav olukorra areng;
      9. muu saadaolev oluline info.

Kui kehtestamisel on üldine häireolukord või kohalik valmisolek, tuleb piloodilt küsida kinnitust õhusõiduki tüübi kohta, kui on kahtlus, et kasutatakse muud õhusõidukit kui lennuplaanis näidatud.

Alati kui võimalik, peavad lennuinformaatorid ette nägema lennuvälja päästeteenistuse vajadust ületada maandumisrada ja andma selleks loa juba enne taotlust. Muu liiklus peatatakse, vältimaks ohuolukordi sellise loa rakendamisel.

Kui on teada, et purunenud, tõenäoliselt puruneva või hädasoleva õhusõiduki pardal on mistahes ohtlikke esemeid või aineid, tuleb päästeteenistusi sellest informeerida.

Kui õhusõidukil on teadaolevalt või arvatavalt probleeme, mis tekitavad avariiohu, peab päästeteenistust informeerima ***üldisest häireolukorrast.***

Kui õhusõidukil on teadaolevalt või arvatavalt tekkinud mingi rike, mis tavaliselt ei tekita tõsiseid raskusi ohutul maandumisel või kui õhusõidukit otsitakse läbi peale pommihoiatuse saamist, tuleb kehtestada ***kohalik valmisolek*** vastavalt kohalikele eeskirjadele.

Kohalik ***meteoroloogiline valmisolek*** kehtestatakse, kui ilmastikuolud muudavad keeruliseks maandumise ja stardi või nende jälgimise (näiteks tugev külgtuul, halb nähtavus, jää või lumi stardirajal jne).

#### Avariiolukordade üldprotseduurid

##### Sissejuhatus

Kuna õhusõidukite avariiolukordi puudutavad üksikasjad on iga kord erinevad, ei ole võimalik kehtestada täpseid ja detailseid juhiseid avariiolukordades tegutsemiseks. Käesolevas osas esitatud protseduuride eesmärgiks on anda üldiseid juhiseid tüüpsituatsioonides tegutsemiseks. Lennuinformaatorid peavad igat konkreetset avariiolukorda käsitledes hindama hetkeolukorda ning sellele tuginedes ise otsuseid langetama.

Täpsemad avariiolukordi puudutavad tegevusjuhised on kirjeldatud lennuväljade hädaolukorra reguleerimise plaanides või päästetööde kavades.

Lennuinformaator peab osutama niipalju abi kui võimalik kõigile avariiolukorras olevatele õhusõidukitele.

Lennuinformaator peab üles märkima avariiolukorra alguse aja ning täitma vastava häireteenuse kontroll-lehe.

Kui avariiolukord puudutab rohkem kui ühte ATS-üksust, tuleb säilitada pidev tõrgeteta koostöö olukorraga seotud üksuste vahel.

Teadaolevalt või arvatavalt avariiolukorras olevale õhusõidukile, kaasa arvatud õhusõidukile, mille lendu on seadusevastaselt sekkutud, tuleb anda eesõigus teiste õhusõidukite suhtes.

Avariiolukorras oleva õhusõiduki läheduses olevatele teistele õhusõidukitele tuleb võimalusel anda informatsiooni avariiolukorra iseloomust ning suunata teisele kanalile.

##### Häda- ja sundolukorra teated

Avariiolukorrad jagunevad kahte klassi:

hädaolukord:

olukord, kui on olemas tõsine ja/või vahetu oht ning on vajadus saada vahetut abi;

sundolukord:

olukord, mis seondub õhusõiduki või muu liiklusvahendi, nendes viibivate või muus kohas märgatud inimeste ohutusega, kuid mis ei nõua vahetuid abistamismeetmeid.

Teade avariiolukorra kohta peab sisaldama nii palju kui võimalik järgmist informatsiooni:

* MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY (hädaolukorras);
* PAN, PAN, PAN (sundolukorras);
* jaama nimi, millele teade on adresseeritud;
* õhusõiduki tunnus;
* avariiolukorra kirjeldus;
* kapteni kavatsused;
* asukoht, lennukõrgus ja kurss teate edastamise hetkel;
* niipalju muud infot, kui aeg lubab.

Vajadusel võib AFIS-üksus kehtestada kanalil raadiovaikuse kas kõigile õhusõidukitele, või eraldi ühele õhusõidukile, mis segab sidet avariiolukorras oleva liiklusega. Õhusõiduk, millelt seda on nõutud, peab raadiovaikuse säilitama kuni teate saamiseni avariiolukorra lõppemisest.

##### Sekundaarradari näit

Piloodid võivad avariikorrast märku andmiseks valida järgnevad transponderi koodid: 7700 – õhusõiduki hädaolukord;

7600 – raadioside katkemine

7500 – seadusevastane lendu sekkumine.

Kui hädaolukorras olev õhusõiduk juba edastab töökoodi, ei vali piloot tavaliselt koodi 7700, kui ta just nii ei otsusta või kui tal ei kästa seda teha.

##### Asukoha määramine

Kui arvatavalt eksisteerib hädaolukord, tuleb määrata asjaosalise õhusõiduki asukoht ja järgnev lennusuund (soovitavalt kaardil või küsimisel Tallinna ACC radariekraanil), määratlemaks õhusõiduki võimalikku asukohta tulevikus ja otsingutegevuse maksimumraadiust viimasest teadaolevast asukohast. Radarit tuleb ACC-ga kokkuleppel kasutada seni, kuni õhusõiduk väljub selle kattuvuspiirkonnast. Kui õhusõiduk on väljunud radari kattuvuspiirkonnast, võib arvatava suuna määramiseks kasutada peilingaatorit.

#### Erinevad ohu- ja hädaolukorrad

##### Avariilaskumine

Läbi muu liikluse avariilaskumist sooritavale õhusõidukile tuleb anda eesõigus. Lennuinformaator peab andma igakülgset vajalikku infot ja rakendama viivitamata abinõusid, et tagada muu liikluse ohutus. Vajadusel peavad lennuinformaatorid edastama teistele õhusõidukitele teate hädaolukorra olemasolust, andes neile korraldusi/soovitusi avariilaskumise ajal ja pärast seda.

Peale avariilaskumist peab lennuinformaator küsima piloodilt informatsiooni olukorra kohta (pardal olevate inimeste seisund, õhusõiduki vigastused) ning osutama vajadusel abi lennu jätkamiseks.

##### Hädamaandumine

Kui lennuinformaator saab informatsiooni, et õhusõiduk sooritab hädamaandumise väljaspool tema vaatevälja, tuleb toimida järgmiselt:

* viia läbi punktis 1.6.3.2.1 kirjeldatud avariilaskumine;
* kui avariilise õhusõiduki läheduses on mõni õhusõiduk ja ilmastikutingimused lubavad, tuleb taotleda selle õhusõiduki piloodilt hädamaandumise visuaalset jälgimist ning ettekannet hädamaandumise tulemusest ja kohast;
* võimalusel paluda avariilise õhusõiduki piloodil kirjeldada kohta, kus hädamaandumine toimus, hõlbustamaks otsingu- ja päästeteenust;
* informeerida JRCC-d ja kohalikke avariiteenistusi vastavalt punktile 1.6.2 ja kohalikele eeskirjadele.

##### Kütuse väljalaskmine

Kasutamata kütust võib õhusõiduki maandumismassi vähendamise eesmärgil välja lasta ainult ohuolukorra puhul või kui õhusõiduki kapten on veendunud, et seda tegemata satub õhusõiduk ohuolukorda, või kui õhusõiduki lennu normaalne jätkamine on ohtlik selle pardal olevatele reisijatele. Kõikidel muudel juhtudel peab õhusõiduk vabanema üleliigsest kütusest seda lennul kulutades.

Transpordiamet määrab spetsiaalsed alad kütuse väljalaskmiseks õhusõiduki sattumisel ohuolukorda. Nimetatud alad ei tohi paikneda tihedalt asustatud elamis- ja tööstuspiirkondade või tuleohtlike piirkondade kohal.

Kui Transpordiamet ei ole kehtestanud spetsiaalseid alasid kütuse väljalaskmiseks, peavad lennuinformaatorid soovitama kütuse väljalaskmist:

mere kohal,

mitte madalamal kui 6000 jalga maa- või merepinnast.

Kütuse väljalaskmine väljaspool selleks määratud alasid või madalamal kui 6000 jalga on lubatud vaid juhul kui õhusõiduk on otseses ohus ja ei ole seetõttu võimeline kütust välja laskma ettenähtud kohas ja kõrgusel.

Kütuse väljalaskmise vajadusest teatab õhusõiduki kapten vastavale ATS-üksusele, lisades teabe võimalikust lennurežiimi muutusest ja väljalastava kütuse kogusest. Õhusõiduki kapten informeerib ATS-üksust kütuse väljalaskmise alustamisest ja lõpetamisest.

Hajutus kütust väljalaskva õhusõiduki ja muu teadaoleva liikluse vahel peab olema 50 NM (või 15 minutit) järellendava õhusõiduki puhul ja 10 NM teistes suundades. Kõrgushajutus peab olema 1000 jalga ülevalpool kütust väljalaskvast õhusõidukist ja 3000 jalga allpool kütust väljalaskvast õhusõidukist.

Lennujuhtimisteenust mittesaavale, kuid lennuliiklusteenistusele teadaolevatele õhusõidukitele annab lennuliiklusteenistus teavet kütuse väljalaskmisest ja selle toimumiskohast.

ATS-üksused peavad esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui ühe ööpäeva jooksul, esitama Transpordiametile kirjaliku ettekande kütuse väljalaskmise kohta.

##### Õhk-maa raadioside katkemine

Raadioside katkemise korral võib lisaks alltoodule kasutada ka teisi avariiolukordade alapunktides esitatud protseduure. Näiteks kui õhusõiduk ei edasta ettekannet oodatud ajal, võib samaaegselt rakendada hilinemisprotseduuri, eriti kui õhusõidukit ei õnnestu Tallinna ACC radari abil avastada.

Niipea kui on teada, et kahepoolne raadioside on katkenud, tuleb rakendada abinõud, et teha kindlaks, kas õhusõiduk on võimeline vastu võtma korraldusi/soovitus ja infot ATS-üksuselt, paludes sellel täita kindlaksmääratud, radari abil jälgitavaid manöövreid. Kui võimalik, võib paluda edastada kindlaksmääratud signaali (näiteks uus SSR-kood), kinnitamaks teate vastuvõtmist.

Kui õhusõiduk ei anna märku, et on võimeline korraldusi vastu võtma ja kinnitama, tuleb raadiorikkega õhusõiduki asukoha ja võimalike manöövrite kohta teistele õhuruumis lendavatele õhusõidukitele pidevalt informatsiooni edastada, eeldades, et õhusõiduk, millega side on katkenud:

olles visuaallennuilma tingimustes:

* valib transpondril koodi 7600;
* jätkab lendu visuaallennuilma tingimustes;
* maandub lähimal sobival lennuväljal; ja
* kasutades käepäraseid vahendeid teatab võimalikult kiiresti maandumisest vastavale ATS-üksusele.

olles instrumentaallennul või kui ilmastikutingimused ei võimalda lõpetada lendu eeltoodud punkti a) kohaselt:

* valib transpondril kood 7600;
* õhuruumis, kus ei teostata radarlennujuhtimist, säilitab viimati määratud kiirust ja lennukõrgust või minimaalset lennukõrgust (kui minimaalne lennukõrgus on suurem kui viimati määratud lennukõrgus) 20 minuti jooksul peale kohustuslikku ettekandepunkti, mille teatamine osutus võimatuks side katkemise tõttu ja jätkab seejärel lendu esitatud lennuplaanis toodud kiirusel ja lennukõrgusel;
* õhuruumis kus teostatakse radarlennujuhtimist, säilitab 7 minuti jooksul lennujuhi poolt viimati määratud kiiruse ja lennukõrguse või minimaalse lennukõrguse (kui minimaalne lennukõrgus on suurem kui viimati määratud lennukõrgus). 7-minutilist perioodi hakatakse arvestama ajast, mil õhusõiduk saavutas viimati määratud lennukõrguse või minimaalse lennukõrguse, ajast mil transpondril valiti kood 7600 või ajast, mil õhusõiduk ületas kohustusliku ettekandepunkti ja ei suutnud sellest teatada side katkemise tõttu, lähtudes hilisemast. Seejärel jätkab lendu esitatud lennuplaanis toodud kiirusel ja lennukõrgusel;
* kui antakse radarkursse või kui lennujuhtimisüksus on andnud piiranguteta korralduse eemalduda RNAV marsruudist, ühineb kehtiva lennuplaani järgse marsruudiga hiljemalt järgmises olulises punktis, arvestades kehtestatud minimaalset lennukõrgust;
* jätkab lendu kehtiva lennuplaani kohaselt kuni sihtlennuvälja vastava navigatsiooniseadme või tähise kohale jõudmiseni ja, tulenevalt käesoleva alapunkti bulleti 6 nõuetest, on laskumise alustamiseni antud navigatsiooniseadme või tähise kohal ootel;
* alustab laskumist käesoleva alapunkti bulletis 5 märgitud navigatsiooniseadme või tähise kohalt viimati vastu võetud ja kinnitatud arvataval lähenemisajal (EAT) või võimalikult kohe pärast seda või kui arvatavat lähenemisaega ei ole vastu võetud ning kinnitatud, kehtivast lennuplaanist tuleneval arvestuslikul saabumisajal (ETA) või võimalikult kohe pärast seda;
* sooritab tavalise instrumentaallähenemisprotseduuri vastavalt kasutatavale navigatsiooniseadmele või tähisele ja
* maandub võimalusel 30 minuti jooksul pärast bulletis 6 märgitud arvestuslikku saabumisaega või viimati edastatud ja vastu võetud arvatavat lähenemisaega, lähtudes hilisemast.

Märkus: Olenevalt ilmastikutingimustest, puudutab punkt a) kõiki ATS-üksuse vastutusalas toimuvaid lende, punkt b) aga ainult IFR-lende.

Märkus: Kehtivas lennuplaanis määratletud lennukõrgus tähendab lennukõrgust, mille piloot on saanud ja tagasi lugenud marsruudiloa vastuvõtmisel.

Kui selgub, et kahepoolne raadioside on katkenud, tuleb püüda asjaosalisele õhusõidukile edastada ühepoolselt ATS-üksuse poolt rakendatud abinõusid kirjeldavat infot või avariiolukorra tõttu vajalikke juhiseid kanalitel, mida õhusõiduk võib pealt kuulata, kaasa arvatud kasutatavate navigatsiooniseadmete või lähenemismajakate audiosagedused.

Samuti tuleb anda infot, mis puudutab:

pilvedest väljumiseks soodsaid ilmastikutingimusi piirkondades, kus tihedat liiklust on võimalik vältida;

ilmastikutingimusi sobivatel lennuväljadel.

Infot tekkinud olukorrast tuleb edastada katkenud raadiosidega õhusõiduki läheduses olevatele teistele õhusõidukitele.

Kui ATS-üksus tuvastab, et tema vastutusalas käitataval õhusõidukil on raadioside ilmselt katkenud, peab see ATS-üksus edastama raadioside katkemist puudutava info kõigile teistele asjaosalistele ATS-üksustele lennumarsruudil. Kui sihtlennuväli asub Tallinna lennuinfopiirkonnas, peab piirkondlik lennujuhtimiskeskus hankima infot varulennuvälja(de) kohta või muud edastatud lennuplaanis määratletud infot, kui see info piirkondlikul lennujuhtimiskeskusel siiani puudub.

Kui ilmneb, et lend, millega raadioside on katkenud, võib suunduda ühele esitatud lennuplaanis antud varulennuväljadest, peavad varulennuväljasid teenindavad ATS- üksused ja muud võimaliku marsruudist kõrvalekaldumise poolt mõjutatud ATS-üksused olema informeeritud rikkega seotud olukorrast. Kui õhusõiduk võib olla antud üksuste raadiojaama tööalas või arvatakse sinna jõudvat, tuleb paluda neil üksustel proovida õhusõidukiga raadiosidet luua. Eriti kehtib see juhul, kui vastavalt kokkuleppele õhusõiduki käitajaga või tema määratud esindajaga on õhusõidukile ühepoolselt edastatud luba suunduda varulennuväljale või kui halbade ilmastikutingimuste tõttu sihtlennuväljal suundub lend tõenäoliselt varulennuväljale.

Kui ATS-üksus võtab vastu info, et peale raadioside katkemist on õhusõidukiga side taastunud või ta on maandunud, peab see üksus informeerima ATS-üksust, mille vastutusalas õhusõiduk asus rikke tekkimise ajal ja teisi asjaosalisi ATS-üksusi lennumarsruudil, andes lennujuhtimise/lennuvälja lennuinfoteenuse jätkamiseks vajalikku infot, kui õhusõiduk jätkab lendu.

Kui õhusõiduk ei ole endast teatanud 30 minuti jooksul pärast:

1. piloodi poolt edastatud arvestuslikku saabumisaega;
2. piirkondliku lennujuhtimiskeskuse poolt arvestatud saabumisaega või;
3. viimast kinnitatud arvatavat lähenemisaega,

olenevalt sellest, milline neist on hilisem, tuleb edastada õhusõidukit puudutav vastav info õhusõiduki käitajale või tema poolt määratud esindajale.

Raadioside häirete korral kasutatakse lennuväljadel valgussignaale, vastavalt SERA liite 1 punktile 3, tabel AP 1-1.

Eriolukordades või kui valgussignaale ei ole tähele pandud, kasutatakse raja- või ruleerimisteede valgustust järgmiselt:

* vilkuvad raja- või ruleerimistee(de) tuled: “vabasta maandumisala ja jälgi AFIS- üksuse valgussignaale!”

##### Eksinud õhusõiduk

Kui piloot teatab, et ei tea oma asukohta, tuleb tegutseda järgmiselt:

üritada kindlaks teha õhusõiduki asukoht Tallinna ACC radari või peilingaatori abil. Asukoha määramisel võivad abistada peilingaatori peilingud teistelt üksustelt. Piloodile edastatud arvestuslikku asukohta tuleb käsitleda ettevaatusega;

ATS-üksusi, mis asuvad õhusõiduki arvestuslikule asukohale kõige lähemal, tuleb olukorrast informeerida ja paluda neilt abi;

kui raadioside on nõrk või kui on kahtlusi, et õhusõiduk on allpool radari kattuvuspiirkonda, võib lennuinformaator piloodile soovitada kõrgemale tõusmist;

kui õhusõiduki asukoht on kindlaks tehtud, tuleb õhusõidukit informeerida tema asukohast ja vajalikest parandusmanöövritest (siinkohal tuleb üle küsida piloodilt ka allesoleva kütusevaru hulka. Kütusevaru hulk võib tingida õhusõiduki suunamise muule lähimale lennuväljale, mis võib erineda sihtlennuväljast).

Vajadusel tuleb informeerida teisi ATS-üksusi.

##### Tundmatu õhusõiduk

Niipea kui ATS-üksus avastab oma alas tundmatu õhusõiduki, tuleb püüda õhusõiduk tunnistada.

Selleks peab ATS-üksus:

püüdma luua õhusõidukiga kahepoolse raadioside;

informeerima teisi ATS-üksusi ja paluma nende abi kahepoolse raadioside loomisel õhusõidukiga;

püüdma hankida infot teistelt alas olevatelt õhusõidukitelt;

vajadusel informeerima vastavaid Kaitseväe üksusi vastavalt kehtivatele koostööprotseduuridele.

##### Pommiähvardus

Kui on vastu võetud pommiähvardus, tuleb:

informeerida õhusõiduki käitajat või kompanii esindajat;

Märkus: Kui käitaja või esindaja ei ole teada või temaga ei saada ühendust, tuleb teade pommiähvardusest edastada piloodile kiireimate vahenditega.

informeerida määratud julgeolekuametkonda;

õhusõiduki käitaja nõudel tuleb vastav teade pommiähvarduse kohta edastada piloodile.

Kui õhusõiduki käitaja või kapten otsustab võtta ähvardust tõsiselt või kui neilt ei saada vastust, tuleb:

* informeerida õhusõiduki marsruudil olevaid ATS-üksusi ja sihtlennuvälja ATS-üksust;
* informeerida JRCC-d vastavalt asutusesisesele kavale ja käeoleva käsiraamatu punktile 1.6.2;
* kui õhusõiduk on tõenäoliselt maandumas lennuväljale, tuleb informeerida päästeteenistust vastavalt kohalikele eeskirjadele.

##### Seadusevastane lendu sekkumine

Kui avastatakse, et õhusõiduk edastab SSR-koodi 7500, peab lennuliiklusteenistus püüdma saada õhusõidukilt raadio teel kinnituse, et koodi valimine on kavatsuslik. Kinnitus, sõltuvalt olukorrast, võib olla kas piloodipoolne vastus või ta ei vasta sellele küsimusele. Vastuseta jäetud küsimust tuleb tõlgendada kui kinnitust.

Raadiosides ei tohi koodi 7500 otseselt mainida.

Kui on teada, et õhusõiduki lendu on seadusevastaselt sekkutud, peab ATS-üksus:

andma õhusõidukile infot navigatsiooniseadmetest lennumarsruudil ja mistahes lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda ning muud soovitud infot;

informeerima ja hoidma toimuvaga kursis vastavaid ATS-üksusi, kaasa arvatud külgnevate lennuinfopiirkondade üksusi, mis võivad seotud olla lennu edasise kulgemisega;

teatama:

* õhusõiduki käitajale või selle volitatud esindajale;
* JRCC-le;
* määratud julgeolekuametkonnale;
* lennuvälja päästeteenistustele vastavalt kohalikele eeskirjadele, kui õhusõiduk kavatseb sellel lennuväljal maanduda.

kui õhusõidukiga ei saada ühendust, edastama lennu ohutuks kulgemiseks vajaliku info õhusõidukile ilma sellelt vastust ootamata;

vahendama informatsiooni õhusõiduki ja olukorraga seotud ametkondade vahel.

##### Õhusõiduki hilinemine

Hilinemise korral tuleb rakendada käesoleva osa punkti „Avariiolukorrad“ alapunktides toodud sobivaid avariitoiminguid, eriti raadioside katkemise protseduure. Näiteks kui raadioga varustatud õhusõiduk ei edasta oodatud teadet, tuleb teha jätkuvaid katseid raadioside taastamiseks, alustades samal ajal muid hilinemisega seotud protseduure.

##### Õhusõiduki mitteilmumine

Kui õhusõiduk, mis on saanud lähenemisloa peale vajalikku ootamist, ei maandu 5 minuti jooksul peale arvestuslikku maandumisaega või õhusõiduk, mis on lubatud maanduma, ei tee seda 5 minuti jooksul peale arvestuslikku maandumisaega, tuleb:

informeerida vastavat radarüksust ja küsida informatsiooni õhusõiduki kohta;

informeerida teisi kontrollitavaid õhusõidukeid ja paluda õhusõiduki viimase teadaoleva asukoha läheduses lendavaid õhusõidukeid ümbrust jälgida;

olla ettevaatlik muule liiklusele lubade andmisel;

alarmeerida avariiteenistusi vastavalt kohalikele eeskirjadele (INCERFA);

informeerida piirkondlikku lennujuhtimiskeskust olukorrast ja rakendatud meetmetest.

Muud kõrvalekalded õhusõiduki normaalse lennu tingimustest

1. Kui ATS-üksuse töötaja näeb või teda informeeritakse õhusõidukist, mille telik ei ole enne maandumist välja lastud või on seda vaid osaliselt, või õhusõidukist eraldub suitsu, peab kõne all oleva õhusõiduki meeskonda sellest viivitamatult informeerima. Vajadusel kuulutada välja üldine häireolukord.
2. Kui väljuva õhusõiduki meeskond kahtlustab peale starti õhusõiduki kahjustusi või purustusi, peab ATS-üksuse töötaja edastama korralduse raja ülevaatuse teostamiseks selleks volitatud isikule. Peale raja ülevaatust tuleb meeskonda viivitamatult teavitada rajal avastatud õhusõiduki osadest, lindude või loomade jäänustest vms. Meeskonda tuleb informeerida ka sellest, kui rajalt ei avastatud midagi, mis viitaks võimalikule õhusõiduki kahjustusele. Vajadusel kuuluta välja kas üldine häireolukord või kohalik valmisolek.
3. Kui peale stardiks või maandumiseks valmisolekuteate saamist õhusõiduki meeskonnalt märkab ATS-üksuse töötaja liiklusvahendit, õhusõidukit, inimest vms, mis on ilma vastava loata asunud rajale või on alust arvata, et see võib juhtuda või märganud takistust, mis asub rajal või selle läheduses nii, et lennuohutus ei ole tagatud startiva või maanduva õhusõiduki suhtes, tuleb tegutseda alljärgnevalt:

* anda starti või maandumist alustava õhusõiduki meeskonnale korraldus see katkestada;
* informeerida õhusõiduki meeskonda loata rajale asunud takistusest või selle asukohast raja suhtes.

Märkus: Loomad ja linnuparved võivad olla lennuohutust mõjutavaks faktoriks. Katkestatud start või kordusringile minek peale puutepunkti võib põhjustada õhusõidukile rajalt väljasõidu riski. Madalalt kõrguselt kordusringile minek võib põhjustada riski sabaosa kokkupuuteks rajaga. Taolistes situatsioonides, vältimaks ülaltoodud riske, võib õhusõiduki meeskond tegutseda omal äranägemisel.

Nii ATS-üksuse töötaja kui ka meeskond on kohustatud täitma lennuohutust mõjutava juhtumi ettekande ATS-üksuse loata rajale väljasõitude, rajal või selle vahetus läheduses asuvate takistuste korral.

##### Lennuvälja protseduurid

Raadiosidevarustuseta õhusõidukid ja õhusõidukid, mis ei ole kohustatud raadiosidet säilitama ning asukohateateid andma.

Kui eelmainitud õhusõiduk ei saabu või ei edasta saabumisteadet, peab kohalik ATS-üksus mitte hiljem kui 30 minutit peale lennuplaanis näidatud arvestuslikku saabumisaega (või ATS-üksuse töötaja poolt arvestatud aega):

küsima informatsiooni õhusõiduki kohta piirkondlikult lennujuhtimiskeskuselt;

kontrollima lennuplaani võimalike vigade suhtes;

küsima informatsiooni stardilennuväljalt, kasutades selleks võimalikult kiireid sidevahendeid;

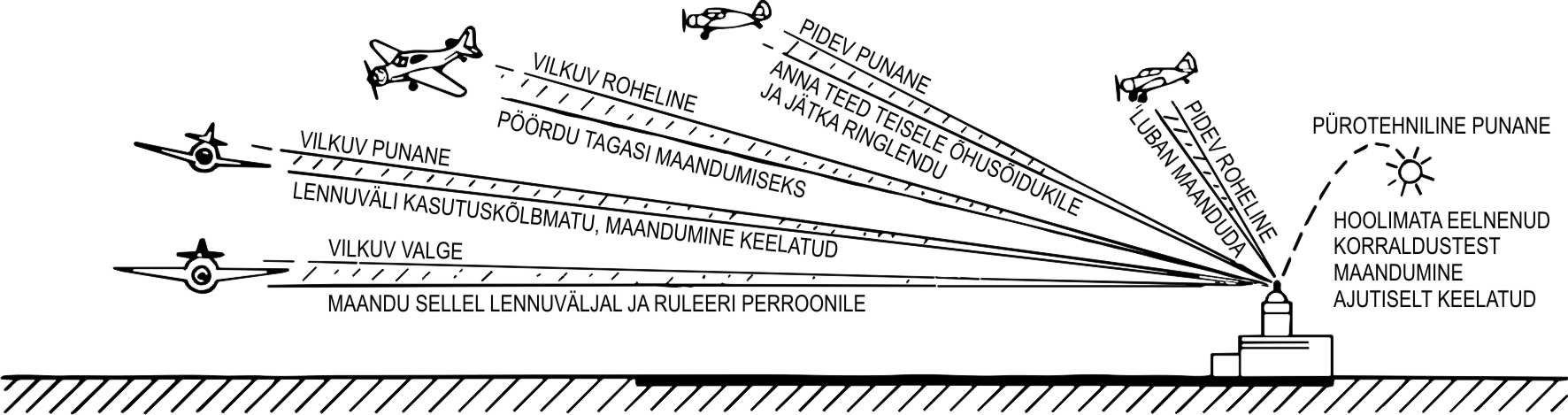
informeerima piirkondlikku lennujuhtimiskeskust ja rakendama edasisi abinõusid tihedas koostöös ACC-ga.

### Valgussignaalid õhusõidukitele

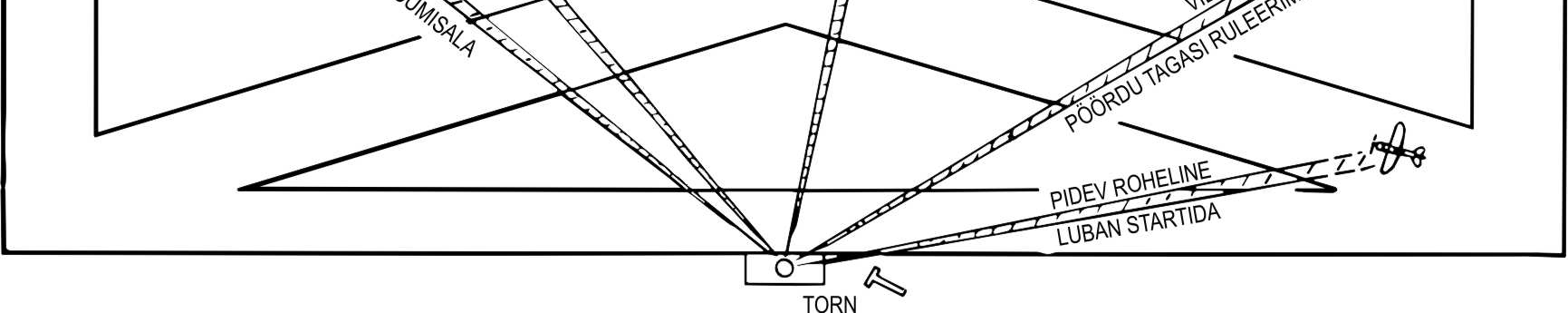
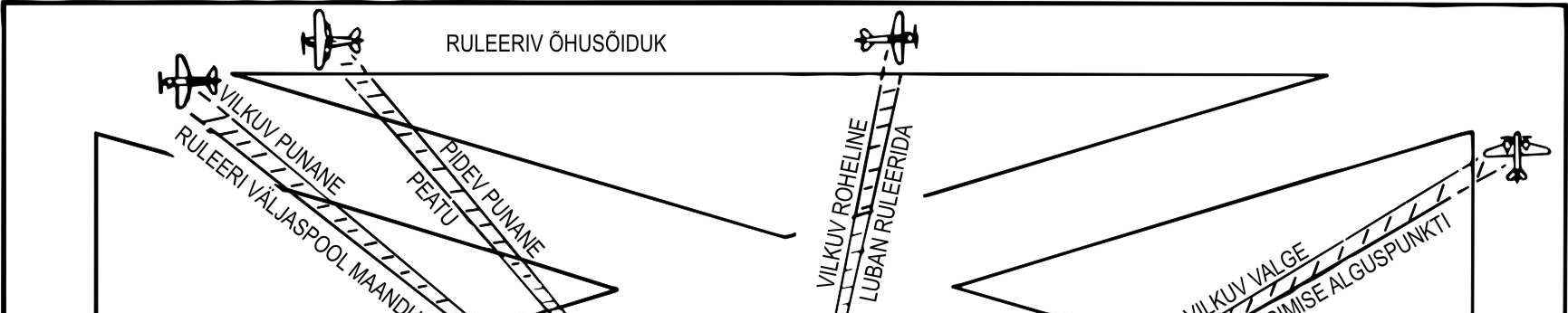
#### Juhised

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Õhusõidukile suunatud valgussignaal | Õhus olev õhusõiduk | Maal olev õhusõiduk |
| Pidev roheline | Luban maanduda | Luban startida |
| Pidev punane | Anna teed teisele õhusõidukile ja jätka ringlendu | Peatu |
| Vilkuv roheline | Pöördu tagasi maandumiseks \* | Luban ruleerida |
| Vilkuv punane | Lennuväli kasutuskõlbmatu, maandumine keelatud | Ruleeri väljaspool maandumisala |
| Vilkuv valge | Maandu sellel lennuväljal ja ruleeri perroonile \* | Pöördu tagasi ruleerimise alguspunkti |
| Pürotehniline punane \*\* | Hoolimata eelnenud korraldustest maandumine ajutiselt keelatud |  |
| \* Maandumis- ja ruleerimisluba antakse eraldi.  \*\* Ei suunata õhusõiduki poole. | | |

Õhus olev õhusõiduk



Maal olev õhusõiduk



#### Õhusõidukilt antav kinnitus märguande vastuvõtmise kohta

* + - * 1. Lennul

Päeval: tiibade kallutamine (nimetatud märguannet võidakse mitte kasutada lennuväljaringi baasosadel või finaalis).

Öösel: õhusõiduki maandumistulede kahekordne vilgutus; nende puudumisel kahekordne navigatsioonitulede vilgutus.

* + - * 1. Maal

Päeval: kaldtüüride või suunatüüri liigutamine.

Öösel: õhusõiduki maandumistulede kahekordne vilgutus; nende puudumisel navigatsioonitulede kahekordne vilgutus.

### Kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)

Kõik jäigatiivalised turbiinmootoriga õhusõidukid suurima lubatud stardimassiga üle 5700 kg või lubatud istekohtade arvuga üle 19 peavad Eesti õhuruumis lendamisel olema varustatud õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) II seadmetega ja neid lennul kasutama.

ACAS põhineb õhusõidukitesse paigaldatud sekundaarradari transponderseadmetel. Süsteem annab liiklusteateid 40-45 sekundi kaugusel olevatest transponderitega varustatud õhusõidukitest. Lisaks sellele annab ACAS tegutsemisjuhiseid kokkupõrke vältimiseks teineteisest 20-25 sekundi kaugusel asuvatele, transponderi režiimiga C varustatud õhusõidukitele.

ACAS väljastab kahte tüüpi teateid:

* + - 1. Liiklusteated (traffic advisory)

Liiklusteated on mõeldud piloodi hoiatamiseks võimalikust ohust ja abivahendina võimalikku kokkupõrkeohtu põhjustava õhusõiduki asukoha visuaalseks tuvastamiseks. Liiklusteade ei kohusta pilooti sooritama vältimismanöövrit.

* + - 1. Tegutsemisjuhised (resolution advisory)

Piloot peab järgima kõiki tegutsemisjuhiseid kui ta ei ole võimeline määrama visuaalselt võimalikku kokkupõrkeohtu põhjustava õhusõiduki asukohta. Piloot ei pea järgima tegutsemisjuhiseid kui ta näeb mõjutavat õhusõidukit ja on kindel, et lennusuunda ei ole vaja muuta. Kui tegutsemisjuhis hiljem muutub, peab piloot koheselt täitma uusi juhiseid.

Kui mõlemad õhusõidukid on varustatud ACAS-iga, koordineerivad süsteemid omavahel vältimismanöövri selliselt, et üks õhusõiduk laskub ja teine tõuseb.

Lennujuhtimisüksuse loa järgimist tuleb alustada koheselt, kui süsteem on teatanud kokkupõrkeohu möödumisest (*clear of conflict*).

#### ACAS-i kasutamise põhimõtted

ACAS-iga varustatud õhusõiduki käsitlemine peab olema identne ACAS-iga mitte varustatud õhusõidukite käsitlemisega. Kokkupõrgete ärahoidmine, vajalike hajutuste kasutamine ja info, mida võidakse edastada konfliktse liikluse kohta, peab vastama tavapärastele protseduuridele. Välistada tuleb ACAS-i seadmete olemasolul põhinevad eeldused õhusõiduki võimaluste kohta muu liikluse märkamiseks. ACAS-i kasutamine ei muuda pilootide ja ATS-üksuse vastutust lennuohutuse säilitamise eest.

Kui ATS-üksus saab teate, et lend järgib ACAS-i tegutsemisjuhiseid ja sooritab kokkupõrke vältimise manöövrit, ei tohi ta anda piloodile korraldusi, mis on vastuolus ACAS-i tegutsemisjuhistega ega soovitada muuta õhusõidukil lennusuunda enne kui piloot teatab, et ta jätkab lendu vastavalt kehtivale lennuplaanile.

Kui õhusõiduk, mis järgib ACAS-i tegutsemisjuhiseid, kaldub kõrvale ATS-üksuse loast/soovitatud marsruudist, ei vastuta ATS-üksus selle õhusõiduki hajutamise eest teistest antud konfliktis osalevatest õhusõidukitest.

Kui olukord võimaldab, peab ATS-üksus andma vajalikku liiklusinfot konfliktis osalevatele õhusõidukitele.

Piloot peab teatama tegutsemisjuhisest ATS-üksusele vaid siis, kui need erinevad õhusõidukile antud lennujuhtimisüksuse loast/soovitatud marsruudist. Teade peab sisaldama ATS-üksuse kutsungit, õhusõiduki kutsungit ja ACAS-i tegutsemisjuhiste poolt määratud kõrguse muutmist. Manöövri lõpetamisest tuleb teatada niipea kui võimalik. Piloot ei ole kohustatud informeerima ATS-üksust enne vältimismanöövri alustamist.

Märkus: ACAS-i kasutamisega seotud raadioside fraseoloogia on esitatud Lennunduse raadioside reeglites.

ATS-üksuse vastutus konfliktis osalevate õhusõidukite käsitlemise eest taastub, kui:

* + - * 1. ATS-üksus on kinnitanud piloodi teate, et õhusõiduk jätkab lennujuhtimisüksuse loa/soovitatud marsruudi järgimist, või
        2. ATS-üksus on kinnitanud piloodi teate, et õhusõiduk jätkab lennujuhtimisüksuse loa/soovitatud marsruudi järgimist ja on andnud/edastanud alternatiivse loa/soovitanud marsruudi, mis tagab vajaliku hajutusmiinimumi ning piloot on selle loa/info tagasi lugenud.

# STRIPID

## Üldist

### Terminid

**STRIPP** (Flight progress strip) - Spetsiaalselt ettevalmistatud pabeririba, millel on õhusõidukit ja tema lendu puudutav informatsioon.

**STRIPILAHTER** (Box) - Alajaotus stripil, mis sisaldab mingit kindlat informatsiooni. **STRIPILAUD** (Flight progress board) - Spetsiaalne laud strippide asetamiseks ja jälgimiseks.

**VÄLI** (Bay) - Stripilaua osa või lõik, mis tähistab mingit kindlat vastutusala osa, muu õhuruumi piirkonda või asukohta.

**VÄLJA MÄÄRAJA** (Bay designator) - Silt, mida kasutatakse välja tähistamiseks. Tavaliselt liigutatav ja varustatud piirkonna või asukoha nimetusega, mida tähistatav väli kajastab. **TÖÖVÄLI** (Active bay) - Väli, milles paiknevad stripid vastutusalas viibivate õhusõidukite või kohe vastutusalasse sisenevate õhusõidukite kohta.

**OOTEVÄLI** (Holding bay) - Väli, milles paiknevad mitteaktiivsed ettevalmistatud stripid.

**STRIPIALUS** (Strip holder) - Vahetatav hoidik stripi paigutamiseks stripilauale

### Strippide kasutamist puudutavad nõuded

#### Üldnõuded

Strippidele tuleb kirjutada vaid see informatsioon, mis on vajalik lennuliiklusteenistuse ohutuks ja efektiivseks tööks.

Stripile kirjutatud informatsioon peab olema küllaldane ja selgelt aru saadav, et tagada kiire vahetuse üleandmine ning vajadusel liiklusolukorra selge kronoloogilise ülevaate taastamine.

Kõigi lendude jaoks tuleb stripid piisavalt aegsasti ette valmistada, tehes seda lennuplaani saabumisel või kasutades korduvlennuplaani andmeid.

Töökohal peab olema piisav varu tühjasid strippe, et tagada raadio või telefoni teel vastu võetud lennuplaani informatsiooni kiire ülesmärkimine.

Lennu kulgedes tuleb stripile märkida värske lendu puudutav informatsioon ja asetada stripp väljale, mis väljendab õigesti õhusõiduki asukohta.

Lennuinformaator peab regulaarselt jälgima, tuginedes strippidele, õhusõidukite asukohti teineteise või piirava õhuruumi osa suhtes ning planeerima liiklusolukorda.

Stripid, mida enam ei kasutata, tuleb stripilaualt viivitamata eemaldada ning asetada selleks ettenähtud kohta.

#### Strippide täitmine

Stripile kirjutamiseks tuleb kasutada musta või sinist pasta- või tindipliiatsit. Hariliku pliiatsi kasutamine on keelatud.

Kirjutada tuleb arusaadavalt, puhtalt ja lühidalt kasutades seejuures trükitähti. Arvud tuleb kirjutada araabia numbritega.

Vähemalt üks kellaaeg stripil peab olema neljakohaline. Juhul kui täistund lennu ajal vahetub, peab ka järgmise tunni esimene kellaaeg olema neljakohaline.

Vigane või vale informatsioon tuleb tunnistada kehtetuks, kriipsutades see läbi kahe horisontaalse joonega. Uus ja õige informatsioon tuleb kirjutada samasse stipilahtrisse. Ülekirjutamine ja kustutamine on keelatud.

Kui stripil olev informatsioon kaotab kehtivuse seoses uue informatsiooniga, tuleb kehtivuse kaotanud informatsioon tõmmata maha ühe horisontaalse joonega ja kirjutada samasse stripilahtrisse uus informatsioon.

Mahatõmbamata informatsioon loetakse kehtivaks ja õigeks. Ebastandardsete lisatähistuste kasutamine info kehtivuse kohta on keelatud.

Lennukõrgused kirjutatakse sadades jalgades või lennutasanditena.

Planeeritud lennukõrgused asuvad selleks ettenähtud lahtris ja loa saamisel kinnitatakse kehtivat kõrgust joone alla tõmbamisega või parandatakse.

Lennukõrguse muutused tuleb kirjutada üksteise alla kronoloogilises järjekorras. Igasugused teated õhusõidukitelt, mis ei ole vastavuses kehtiva loaga või planeeritud tegevusega, tuleb kirjutada õige informatsiooni kõrvale ja silmatorkavalt tähistada. Sellist infot tuleb tingimata kontrollida.

### Stripimärgid

Märk Tähendus Näide

R RNP/LPV lähenemine/aeg R17/23

SA Otselähenemine/aeg SA18/33

I ILS-lähenemine/aeg I18/33

N NDB-lähenemine/aeg N18/22

V VOR-lähenemine/aeg V36/58

CA Ringlähenemine/aeg CA23/15

VA Visuaallähenemine/aeg VA18/43

MA Katkestatud lähenemine/aeg MA18/45

OM Kaugmarker OM18

MKR Markeerraadiomajakas MKR18

LD Vasak pärituuleosa, “L” vajadusel LD05

RB Parem baasosa RB36

F Finaal F23

LT Vasak pööre 18LT

PT Protseduurpööre PT15

RT Parem pööre 36RT

BT Põhipööre BT28

¯ Otsesuunas 18-

CNL Tühistatud (näit. IFR)/aeg CNL IFR/33

RQ Paluma

FPR Vastavalt lennuplaanile

DCT Otse

AB Traaversil

DIV Sihtkoht on muutunud, uus koht DIV EETU

RFCE Palu lennutasandi muutmist marsruudil 60 RFCE

RLCE Palu kõrguse muutmist marsruudil 3.0 RLCE

CE Luba kehtib ajani 25 (k.a) CE25

RS Mõjutav liiklus RS LIV2026

RR Teata, kui saavutad lennutasandi 60 RR F60

RP Teata, kui läbid lennutasandi 60 RP F60

RL Teata, kui jätad lennutasandi 60 RL F60

RX Teata, kui ületad RX V 192 KRS

X Ületa X PRN 25+

TRL Üleminekutasand TRL50

IAS Instrumentaalkiirus IAS200

ATIS-teade „A“



WX Info ilmastiku kohta edasi antud

EST, ENG Raadioside keel (vajadusel)

H Kurss H090

T Lennusuund T345

V Radiaal, VOR-i tunnus (vajadusel) V 125 KRS

D DME kaugus, DME tunnus vajadusel D45 KRS

D ARC DME-kaar, VOR-i tunnus vajadusel D15 ARC KRS

Hnimi Ootamisjuhised H WA 1205 aeg

→ Võta kurss... → WA

┴┼┬ Madallähenemine, konveiermaandumine, lõppmaandumine

↓ Lasku

↑ Tõuse

? Viivitust pole määratud

Viivitust pole määratletud



Informatsioon edasi antud



240 FL240 heaks kiidetud

\_\_\_\_\_\_\_ Piirangud (kirjutatakse joone alla)

+ ...või kõrgemal või hiljem FL50+

— ...või madalamal või enne 58—

( ) Alternatiivsed juhised

SAR Otsingu- ja päästelend

TRG Õppelend

HOSP Meditsiiniline lend

TEST Tehniline kontroll-lend

VIP VIP-lend

EMG Avariiolukord

CF Raadioside katkemine

TRET Tagasipöördumine tehnilistel põhjustel

HIJ Kaaperdamine

‾‾ Transponder puudub

C(code) C-režiimiga transponder C 3220

(code) C-režiimita transponder 3220

F250 Lennutasand 350, “F” – vajadusel

F55 Lennutasand 55, “F” – vajadusel

A3,5 Kõrgus merepinnast 3500 jalga QNH asetusel, “A” – vajadusel

2,0E Suhteline kõrgus 2000 jalga QFE asetusel

S3350 Lennutasand 3350 meetrit, “S” – vajadusel

S116 Venemaal kasutatav lennutasand 11 600 meetrit

M8400 8400 meetrit QNH asetusel, “M” – vajadusel

M600E 600 meetrit QFE asetusel, “M” – vajadusel

K830 830 km/h

N485 485 KT, “N” – vajadusel

M082 Mach 0,82

\_\_\_

APP Stardiluba lähenemislennujuhtimisüksuselt

60 Säilitab lennutasandit 60



Lahkutud lennutasandilt 60



Lennutasand 60 läbitud



F60 MA Tõuseb MA kohal oodates lennutasandile 60

T360 / F45 Lennusuund 360 kuni jõuad lennutasandile 45

V270 KRS Jõutud Kuressaare VOR-i radiaalile 270

35 / 132,5 Ajal 35 võta ühendust Tallinna ACC-ga 132,5

D25 KRS/130,305 Kui läbid 25 NM Kuressaare VOR-ilt, võta ühendust Kärdla informatsiooniga 130,305

X F55/130,305 Kui läbid lennutasandi 55, võta ühendust Kärdla informatsiooniga 130,305

Tõus koordineeritud



Laskumine koordineeritud



Horisontaallend koordineeritud



STATE Riiklik õhusõiduk

MIL Õhujõudude operatiivlend

U UHF varustatud õhusõiduk

Y 8,33 varustatud õhusõiduk

EXM 833 vabastatud 8,33 varustusest

N RNAV varustuseta õhusõiduk

## AFIS stripid

### Väljuv VFR-lend

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| a) | 1 | a) | 2 |  | 4 |  |  | 5 | a) | 6 | a) | | 7 | | a) | 10 | c) |
| b) | b) |  |  |  | b) | b) | |  |  |
| c) | a) | 3 |  |  | a) | 8 | | b) |  | 9 | |  |  |  |
| d) | b) |  |  | c) |  |  |  | b) |  |

Lahter 1

1. kutsung/ kasutatav keel (vajadusel)
2. SSR kood
3. reisilennukiirus vastavalt lennuplaanile
4. õhusõiduki tüüp/ keerisjälje kategooria

Lahter 2

1. käivitusloa küsimise aeg või raadioside alustamise aeg
2. tegelik mootori(te) käivitamise aeg

Lahter 3

1. arvestuslik stardiaeg
2. tegelik stardiaeg

Lahter 4

lennukõrgused (VFR-lennu puhul “V”)

Lahter 5

lennuinfotsooni väljumispunkt

Lahter 6

1. arvestuslik aeg infotsooni väljumispunktile
2. tegelik infotsooni väljumispunkti ületamise aeg

Lahter 7

1. kasutatav rada
2. õhurõhk

Lahter 8

1. stardilennuväli
2. sihtlennuväli
3. inimesi pardal/ lennuaeg/ kestvus

Lahter 9

raadioside üleandmise juhised

Lahter 10

1. piirangud ja lisainformatsioon
2. lennuplaani kõrgus
3. õhusõiduki seisupaik (vajadusel)

### Saabuv VFR-lend

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| a) | 1 | a) | 2 |  | 4 |  |  | 5 |  | 6 | a) | | 7 | | a) | 10 | c) |
| b) | b) |  |  |  |  | b) | |  |  |
| c) | a) | 3 |  |  | a) | 8 | | b) |  | 9 | |  |  |  |
| d) | b) |  |  | c) |  |  |  | b) |  |

Lahter 1

1. kutsung/ kasutatav keel (vajadusel)
2. SSR kood
3. reisilennukiirus vastavalt lennuplaanile
4. õhusõiduki tüüp/ keerisjälje kategooria

Lahter 2

1. raadioside alustamise aeg
2. lennuinfotsooni sisenemispunkt

Lahter 3

1. arvestuslik aeg infotsooni sisenemispunktile
2. tegelik infotsooni sisenemispunkti ületamise aeg

Lahter 4

lennukõrgused (VFR-lennu puhul “V”)

Lahter 5

arvestuslik saabumiseaeg

Lahter 6

-

Lahter 7

1. kasutatav rada
2. õhurõhk

Lahter 8

1. stardilennuväli
2. sihtlennuväli
3. inimesi pardal/ lennuaeg/ kestvus

Lahter 9

maandumisaeg

Lahter 10

1. piirangud ja lisainformatsioon
2. lennuplaani kõrgus
3. õhusõiduki seisupaik (vajadusel)

### Kohalik VFR- ja IFR-lend

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| a) | 1 | a) | 2 |  | 4 |  |  | 5 | a) | 6 | a) | | 7 | | a) | 10 | c) |
| b) | b) |  |  |  | b) | b) | |  |  |
| c) | a) | 3 |  |  | a) | 8 | | b) |  | 9 | |  |  |  |
| d) | b) |  |  | c) |  |  |  | b) |  |

Lahter 1

1. kutsung/ kasutatav keel (vajadusel)
2. SSR kood
3. reisilennukiirus vastavalt lennuplaanile
4. õhusõiduki tüüp/ keerisjälje kategooria, stripi jrk. number

Lahter 2

1. käivitusloa küsimise aeg või raadioside alustamise aeg
2. tegelik mootori(te) käivitamise aeg

Lahter 3

1. arvestuslik stardiaeg
2. tegelik stardiaeg

Lahter 4

1. lennukõrgused (VFR-lennu puhul “V”)

märkmed lennu kulgemise kohta

Lahter 5

arvestuslik saabumisaeg

Lahter 6

1. kasutatav rada maandumisel
2. õhurõhk (vajadusel)

Lahter 7

1. kasutatav rada startimisel
2. õhurõhk

Lahter 8

1. stardilennuväli
2. sihtlennuväli
3. inimesi pardal/ lennuaeg/ kestvus

Lahter 9

maandumise aeg

Lahter 10

1. märkmed lennu kulgemise kohta ja piirangud
2. lennuplaani kõrgus
3. õhusõiduki seisupaik (vajadusel)

### Ülelendav VFR- ja IFR-liiklus

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| a) | 1 | a) | 2 |  | 4 |  | a) | 5 | a) | 6 |  | | 7 | | a) | 10 |  |
| b) | b) |  |  | b) | b) |  | |  |  |
| c) | a) | 3 |  |  | a) | 8 | | b) |  | 9 | |  |  |  |
| d) | b) |  |  | c) |  |  |  | b) |  |

Lahter 1

1. kutsung/ kasutatav keel (vajadusel)
2. SSR kood
3. reisilennukiirus vastavalt lennuplaanile
4. õhusõiduki tüüp/ keerisjälje kategooria

Lahter 2

1. raadioside alustamise aeg
2. lennuinfotsooni sisenemispunkt

Lahter 3

1. arvestuslik õhuruumi sisenemispunkti ületamise aeg
2. tegelik õhuruumi sisenemispunkti ületamise aeg

Lahter 4

lennukõrgused (VFR-lennu puhul “V”)

Lahter 5

1. ettekandepunkt marsruudil
2. arvestuslik/ tegelik ettekandepunkti ületamise aeg

Lahter 6

1. lennuinfotsooni väljumispunkt
2. arvestuslik/ tegelik väljumispunkti ületamise aeg

Lahter 7

õhurõhk (vajadusel)

Lahter 8

1. stardilennuväli
2. sihtlennuväli
3. inimesi pardal/ lennuaeg/ kestvus (VFR), marsruut (IFR)

Lahter 9

raadioside üleandmise juhised

Lahter 10

1. piirangud ja lisainformatsioon
2. lennuplaani kõrgus

### Väljuv IFR-lend

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| a) | 1 | a) | 2 |  | 4 |  |  | 5 | a) | 6 | a) | | 7 | | a) | 10 | c) |
| b) | b) |  |  |  | b) | b) | |  |  |
| c) | a) | 3 |  |  | a) | 8 | | b) |  | 9 | |  |  |  |
| d) | b) |  |  | c) |  |  |  | b) |  |

Lahter 1

1. kutsung/ kasutatav keel (vajadusel)
2. SSR kood
3. reisilennukiirus vastavalt lennuplaanile
4. õhusõiduki tüüp/ keerisjälje kategooria

Lahter 2

1. käivitusloa küsimise aeg või raadioside alustamise aeg
2. tegelik mootori(te) käivitamise aeg

Lahter 3

1. arvestuslik stardiaeg
2. tegelik stardiaeg

Lahter 4

lennukõrgused

Lahter 5

lennuinfotsooni väljumispunkt

Lahter 6

1. arvestuslik aeg infotsooni väljumispunktile (vajadusel)
2. tegelik infotsooni väljumispunkti ületamise aeg (vajadusel)

Lahter 7

1. kasutatav rada
2. õhurõhk

Lahter 8

1. stardilennuväli
2. sihtlennuväli
3. marsruut

Lahter 9

raadioside üleandmise juhised

Lahter 10

1. piirangud ja lisainformatsioon
2. lennuplaani kõrgus
3. õhusõiduki seisupaik (vajadusel)

### Saabuv IFR-lend

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| a) | 1 | a) | 2 |  | 4 |  | a)  5  b) | | a)  6  b) | | a)  7  b) | | | a) | 10 | c) |
| b) | b) |  |  |  |  |
| c) | a) | 3 |  |  | a) | 8 | | b) |  | 9 |  |  |  |
| d) | b) |  |  | c) |  |  |  | b) |  |

Lahter 1

1. kutsung/ kasutatav keel (vajadusel)
2. SSR kood
3. reisilennukiirus vastavalt lennuplaanile
4. õhusõiduki tüüp/ keerisjälje kategooria

Lahter 2

1. raadioside alustamise aeg (vajadusel)
2. lennuinfotsooni sisenemispunkt

Lahter 3

1. arvestuslik aeg infotsooni sisenemispunktile
2. tegelik infotsooni sisenemispunkti ületamise aeg

Lahter 4

lennukõrgused

Lahter 5

1. lähenemismajaks (vajadusel)
2. arvestuslik saabumiseaeg

Lahter 6

1. arvestuslik majaka ületamise aeg sisselennusuunas
2. tegelik majaka ületamise aeg sisselennusuunas

Lahter 7

1. kasutatav rada
2. õhurõhk

Lahter 8

1. stardilennuväli
2. sihtlennuväli
3. inimesi pardal/ lennuaeg/ kestvus

Lahter 9

maandumisaeg

Lahter 10

1. piirangud ja lisainformatsioon
2. -
3. õhusõiduki seisupaik (vajadusel)

### Lennutegevust piirava õhuruumi stripp

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ALA NIMETUS: | ÜLAPIIR: | KÜLGPIIRID: | | AKTIVEERITUD: | LÕPETATUD: | |  | MÄRKUSED: | |
|  |  |  | |  |  | |  |  |  |
|  |  |  | |  |  | |  |  | |
|  |  |  | |  |
| TEGEVUS: | ALAPIIR: |  |  | KONTAKTANDMED: | | |  |  |  |
|  |  |  |  | TEL: | | | FQ: |  |  |
|  |  |  |  | NIMI: | |  |  |  |  |

Lennutegevust piirava õhuruumi stripp täidetakse alati, kui mistahes õhuruumi osas on tegemist kehtivate lennutegevuse piirangutega. Juhul, kui on tegemist Eesti AIP-s avaldatud püsivalt kehtiva alaga, ei ole eraldi stripi täitmine kohustuslik, eeldusel, et informatsioon sellise ala kohta on nii operaatoritele kui lennuinformaatorile teada, ning ala puudutavad üksikasjad kergesti kättesaadavad.

Lennutegevust piirava õhuruumi stripi kõik lahtrid on eraldi pealkirjastatud ja täidetakse alljärgnevalt:

**Ala nimetus:** AIP-s või NOTAM-is toodud ala nimetus või selle puudumisel selge, ala iseloomustav, nimetus.

**Tegevus:** alas toimuva tegevuse iseloom või ala olemasolu põhjus.

**Ülapiir:** ala reserveeritud ülapiir vastavalt punktis nr. 3 “Stripimärgid ja nende seletused” toodule.

**Külgpiirid:** ala külgpiirid koordinaatide või geograafiliste asukohtadena (vajadusel).

**Aktiveeritud:** ala aktiveerimise algus: tund, minutid ja vajadusel kuupäev.

**Lõpetatud:** ala deaktiveerimise arvestuslik/ tegelik aeg: tund, minutid ja vajadusel kuupäev.

**Kontaktandmed:** alas tegevuse läbiviija kontakttelefon, kontaktisiku perekonnanimi ja vajadusel amet.

**FQ:** alas kasutatav raadiosagedus või kanal.

**Märkused:** muu oluline informatsioon.

### Stripilaud ja stripialused

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 3 | 5 | 3 |
| BDRY SOUTH | BDRY NORTH |
| TAXI | 4 | 21 RWY 03 | 4 |
| 2 | BDRY WEST | 6 | BDRY EAST |
| 4 | 4 |

Lennuvälja lennuinfoteenuses kasutatakse nelja veeruga stripilauda. Veerud on välja määrajatega jagatud eriotstarbelisteks väljadeks, mida kasutatakse alljärgnevalt:

**Väli 1** ooteväli – lennuplaani esitanud väljuv liiklus, mis ei ole alustanud väljalennuga seotud liikumist

**Väli 2** ruleeriv liiklus

**Väli 3** ooteväli – lennuplaani esitanud saabuv liiklus, mille kohta ei ole arvestuslikku saabumisaega veel saadud

**Väli 4** lennuinfotsooni vastava ettekandepunkti kaudu veel sisenemata liiklus või tsoonist juba väljunud liiklus, mille kohta on olemas täpne informatsioon (näit. väljuv liiklus 3 minutit peale tsoonist väljumist, kohalik tsoonist ajutiselt väljunud, arvestusliku saabumisajaga liiklus)

**Väli 5** infotsoonis olev liiklus

**Väli 6** rajale suunduv ja rajal olev liiklus

Stripid paigutatakse väljadesse ajalises järjekorras nii, et hilisemad stripid asuvad varasemate kohal.

Stripialuste värvid:

**Sinine** – väljuv liiklus;

**Punane** – saabuv liiklus;

**Kollane** – kohalik ja ülelendav liiklus

# HAJUTAMISKOHUSTUS

G õhuruumis õhusõidukite hajutamist ei toimu.

# LENNULIIKLUSTEENISTUSED

## Kärdla lennuvälja lennuinformatsiooniteenistus

### Õhuruum

Kärdla lennuinfotsooni külg- ning kõrguspiirid on esitatud Eesti AIP-s EEKA AD 2.17.

Õhuruumiklass on G, kus vastavalt majandus- ja taristuministri 26.03.2015 määrusega 24 kehtib AFIS-üksuse tööajal lennuinfotsoon (FIZ) ja kohustusliku raadioside pidamise ala (RMZ).

Tööajad on fikseeritud Eesti AIP-is ja muudatustest tööajas teatatakse NOTAM-teadetega.

#### Õhuruumi kasutamine

Lennuinfotsooni sisenemis- ja väljumispunktid puuduvad. Õhusõidukid teatavad sisenemisest ja väljumisest FIZ piiril. Informatsiooni täpsustamiseks võib lisaks piiri ületamisele teatada kas ilmakaare, lennusuuna või asukoha navigatsiooniseadme või visuaalorientiiri suhtes.

#### Õhuruumi aktiveerimine ja reserveerimine

Õhuruumi aktiveerimine toimub kooskõlas lennujuhtimisüksuste vaheliste koostööprotseduuridega.

Õhuruum on aktiivne AFIS-üksuse tööaegadel. Tööajad on määratud AIP-s ja NOTAM- teadetega. ATS-üksus teatab õhuruumi aktiveerimisest tööpäeva alguses ja tööpäeva lõpus õhuruumi aktiveerimise lõpetamisest telefoni teel ACC-le. Samuti teatatakse tööpäeva keskel toimuvatest ajutistest õhuruumi aktiveerimise katkestustest ACC-le. Sidevahendid leiab vastavatest koostöölepingutest.

Kui AFIS-üksus reserveerib naaberlennuliiklusteenistuselt õhuruumi või annab oma õhuruumi osa teisele lennuliiklusteenistusele ajutiselt kasutada, teostatakse reserveerimist telefoni teel ja vähemalt 15 min enne reserveeritud õhuruumi kasutamise algust. Reserveeritud õhuruumis õhusõidukite hajutamise ja/või lennuinfo- ja häireteenuse osutamise eest vastutav osapool lepitakse kokku igal üksikjuhul eraldi.

#### Lennutegevust piiravad õhuruumi osad

##### Lennutegevuse eriliigid

Eriliigiline lennutegevus toimub vastavuses SERA, lennundusseaduse ning muude kõnealust tegevust reguleerivate dokumentidega (k.a. AIP).

###### Vesilennutegevus

Vesilennundus Kärdla FIZ-s toimub koostöös Hiiessaare ja Roograhu sadamatega. Vesilennukite maandumine ja start toimub sadamate faarvaatritest ohutus kauguses.

Lend võib toimuda vaid visuaallennureeglite kohaselt;

Rahvusvahelisteks lendudeks vesilennukiga peab käitajal olema Transpordiameti luba, mille taotlus tuleb esitada Transpordiametile vähemalt kaks tööpäeva enne lendu;

Lennuplaani esitamisel tuleb kinni pidada “Lennuplaani esitamise protseduuridest”, mis on ära toodud AIP ENR 1.10 ja SERA 4. jaotises;

Kahepoolne raadioside Kärdla AFIS-üksusega on nõutav.

###### Purilennutegevus

Purilennutegevus Kärdla FIZ-s võib toimuda vaid visuaallennureeglite kohaselt ning toimub Kärdla lennuväljal või selleks eelnevalt reserveeritud piiritletud õhuruumis, millest edastatakse informatsiooni mõjutavale liiklusele.

Märkus 1: Juhul, kui tegevus toimub väljaspool reserveeritud õhuruumi või Kärdla lennuväljal, peavad kõik purilennutegevusega seotud õhusõidukid olema kahepoolses raadiosides AFIS-üksusega.

Märkus 2: Üksikut pilvelendu sooritavat purilennukit käsitletakse IFR-lennuna.

###### Langevarjuhüpped

Eraldi langevarjuhüpete ala Kärdla FIZ-s kehtestatud ei ole.

Langevarjuhüpped FIZ-s on lubatud vaid visuaallennuilma korral. Saades langevarjuhüppelendu sooritava õhusõiduki piloodi käest teate hüppajate valmisolekust, edastab AFIS-üksus informatsiooni mõjutavast liiklusest ja vajadusel annab soovitusi hüpetega viivitamiseks või allpoololevale liiklusele vältida langevarjurite maandumiseks kasutatavat piirkonda. Nii tuleb toimida igal hüppetsükli korral.

###### Vigurlennud

Vigurlende ei sooritada tihedasti asustatud elamispiirkondade või rahvakogunemiste kohal. Vigurlendude sooritamisel tuleb täita volitatud ametkonna sellekohaseid eeskirju. Lennundusürituste raames toimuvad vigurlennud tuleb kooskõlastada Transpordiametiga.

Lennundusüritustel toimuvad vigurlennu tsooni piirid ja kõrgused, sinna sisenemise ja sealt väljumise kord kooskõlastatakse iga üritusel eraldi.

###### Mehitamata õhusõidukid, -vabalennuõhupallid ning õhulaevad ja õhupallid

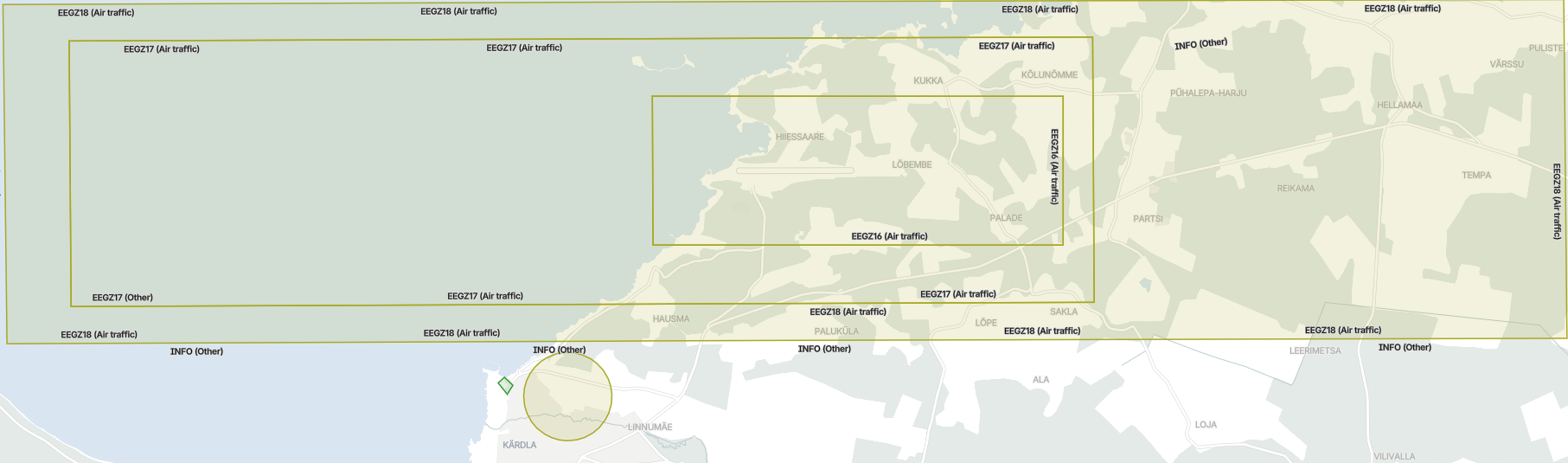
Mehitamata õhusõidukite käitamiseks avatud kategoorias on kehtestatud järgmised üldised käitamisnõuded:

* + - * maksimaalne stardimass on alla 25 kg;
      * käitamine toimub visuaalse otsenähtavuse tingimustes;
      * mehitamata õhusõiduki käitamine toimub maksimaalselt 120 meetri kõrgusel maapinnast;
      * mehitamata õhusõiduki süsteem kuulub ühte delegeeritud määruses (EL) 2019/945 sätestatud klassidest või on eraviisiliselt ehitatud või vastab artiklis 20 sätestatud tingimustele;
      * kaugpiloot tagab, et mehitamata õhusõiduk jääb inimestest ohutule kaugusele ning et seda ei lennutata inimrühmade kohal;
      * lennu ajal ei veeta mehitamata õhusõidukiga ohtlikke kaupu ega lasta kukkuda mitte mingil materjalil.

Erikategooria käitamisluba mehitamata õhusõiduki käitamiseks Kärdla FIZis on vaja, kui:

* + - * lend toimub kõrgemal kui 120 meetrit maapinnast;
      * lend toimub Transpordiameti poolt määratud geograafilises piirkonnas EEGZ16, EEGZ17 või EEGZ18.

Mehitamata õhusõiduki käitamine geograafilistes piirkondades EEGZ16, EEGZ17 ja EEGZ18 võib ilma erikategooria käitamisloata toimuda ainult juhul, kui mehitamata õhusõiduki käitaja ja AS-i Tallinna Lennujaam vahel on sõlmitud Transpordiameti poolt heaks kiidetud koostööprotseduurid. Selliseid koostööprotseduure saab sõlmida üksnes käitajaga, kes täidavad riiklikke funktsioone. Geograafilises piirkonnas EEGZ16 võib käitada lisaks ka mehitamata õhusõidukeid, millega täidetakse lennujaama vajadusi ning selleks on kehtestatud asjaomased käitamisprotseduurid.



Geograafilised piikonnad Kärdla FIZ-is.

Mehitamata vabalennuõhupallide ning õhulaevade ja õhupallide teenindamisel juhindutakse SERA-st, Lennundusseadusest ning muudest kõnealust tegevust reguleerivatest dokumentidest.

##### Ohu- ja piirangualad ning tundliku faunaga alad

Õhusõiduk ei või lennata ohu- või piirangualas, mille kohta on kehtestatud korras avaldatud üksikasjalikud andmed, välja arvatud õigusaktidega sätestatud erandid. Infot alade aktiveerimise ja deaktiveerimise kohta saab NOTAM-teadetest ning AFIS-üksusest. Vastutus aladest hoidumise eest on õhusõiduki piloodil.

Märkus: Aladest “selgelt eemal” hoidmine tähendab, et:

1. õhusõiduki vahemaa ala piirist peab kõrgussuunas olema vähemalt 500 jalga;
2. õhusõiduki vahemaa ala piirist peab olema külgsuunas vähemalt sama suur kui kasutatava navigatsiooniseadme lubatav viga;
3. külgsuunas alast möödumise korral informeeritakse õhusõiduki pilooti ala aktiveeritusest.

Kõik Kärdla FIZ-s asuvad ohualad on toodud AIP-s osas ENR 5.1.

Info lindude rände ja tundliku faunaga alade kohta on avaldatud AIP-s osas ENR 5.6 ning registerkaartidel ENR BIRD ja ENR FAUNA.

##### Treeningalad

Treeningalasid Kärdla FIZ-s kehtestatud ei ole.

Vajadusel toimub treening selleks eelnevalt reserveeritud õhuruumi osas, visuaallendude puhul soovitatavalt kas Lääne- või Ida ootetsoonis.

### Kohalikud protseduurid

Lennuvälja lennuinfoteenust osutab lennuvälja lennuinfoüksus (edaspidi “AFIS-üksus”). AFIS-üksus on kohustatud arvestama piirkondliku lennujuhtimiskeskuse poolt antud juhiste ja nõuetega.

AFIS-üksuse kutsungiks on“KÄRDLA INFORMATSIOON”, kanal 133,405.

AFIS-üksus vastutab oma tööajal lennuinfo edastamise ja häireteenuse eest oma vastutusalas.

AFIS-üksuse tööaeg on esitatud AIP-s ja muudatustest tööajas teatatakse NOTAM-iga. AFIS-üksuse vastutusalaks on:

* lennuinfotsoon (FIZ); ja
* lennuvälja manööverdusala; ja
* muu reserveeritud õhuruumiosa.

Lennuinfotsooni piirid on toodud AIP-i osas EEKA AD 2.17.

Kuna AFIS-üksuse vastutusalaks on kontrollimata õhuruum, vastutavad õhusõidukite meeskonnad ise kokkupõrgete vältimise ja lennuohutuse tagamise eest, tuginedes seejuures AFIS-üksuselt saadud informatsioonile ja kehtivatele lennureeglitele (SERA).

#### AFIS-üksuse ülesanded

Lennuohutuse tagamiseks ja liikluse kiirendamiseks, on AFIS-üksuse ülesandeks:

1. edastada vastutusalas olevatele õhusõidukitele informatsiooni:
   * mõjutava liikluse kohta;
   * ilmastiku kohta;
   * lennuväljal valitseva olukorra kohta;
   * muudatuste kohta navigatsiooniseadmete töös, mis on vajalikud vastutusalas lendamiseks;
   * raadiopeilingute kohta, mis on vajalikud ohutuks lendamiseks;
2. edastada soovitusi stardiks ja maandumiseks sobiliku raja valimisel, koos informatsiooniga pinnatuule kohta ning meeskonna palvel, ka raja mõõtmete kohta;
3. edastada lendudele soovitusi ootetsooni pöördumiseks juhul, kui liiklusolukord seda nõuab;
4. lähenemist sooritava õhusõiduki meeskonna palvel peab teatama antud lähenemismeetodi ohutu kõrguse merepinnast/suhtelise ohutu kõrguse (OCA/H);
5. edastada õhusõidukitele piirkondlikult lennujuhtimiskeskuselt saadud marsruudiload ja muud load ning teated, mis on vajalikud lendamiseks vastavalt lennuplaanile või kui muul viisil on ilmne, et õhusõiduk sellist luba vajab.
6. tagamaks ohutut, korrapärast ja sujuvat lennuliiklust, edastama informatsiooni lennuväljal liiklevatele ja selle läheduses lendavatele õhusõidukitele, vältimaks kokkupõrkeid:
   * manööverdusalal liikuvate õhusõidukite vahel;
   * manööverdusalal liikuvate õhusõidukite ja muude sõidukite vahel;
   * manööverdusalal olevate takistuste ja õhusõidukite vahel;
   * mööda lennuväljaringi lendavate õhusõidukite vahel;
   * maanduvate, startivate ja ülelendavate õhusõidukite vahel.
7. osutada häireteenust vastutusalas olevatele õhusõidukitele (käesoleva käsiraamatu punkt 1.6 „Häireteenus”).
8. teatada vastutusalas toimunud lennuõnnetustest, avariidest ja lennuohutust mõjutavatest intsidentidest kas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Ohutusjuurdluse Keskusele või Transpordiametile vastavalt seaduses ette nähtud korras.
9. teatada antud valdkonna eest vastutavale teenistusele, kui ilmneb, et on halvenenud lennuvälja, selle seadmete ja rajatiste seisukord või kui on saadud õhusõidukilt AIREP.

Ülalmainituid teenuseid osutatakse ka väljaspool vastutusala olevatele õhusõidukitele, mis on sides AFIS-üksusega või kui see on vajalik lennuväljale saabuvate või sealt väljuvate õhusõidukite nõuetekohaseks teenindamiseks.

Märkus: Lennuinfoteenus toimub kooskõlas käesoleva käsiraamatu punktiga 1.5.

#### Väljuva liikluse teenindamine

##### Info käivitavale õhusõidukile

Kui õhusõiduk teatab valmisolekust käivitada mootorid, annab AFIS-üksus õhusõidukile järgmise informatsiooni alltoodud järjekorras:

1. kasutusel olev rada;
2. õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH);
3. õhutemperatuur (turbiinmootoriga õhusõidukile);
4. aeg;
5. piirangud väljumisel (piirkondliku lennujuhtimiskeskuse või NMOC poolt seatud piirangud väljumisaja suhtes, lennuväljal valitsevad tingimused vm).

Pärast mootorite käivitamiseks valmisoleku teate saamist ja piloodile eelmainitud info edastamist küsib AFIS-üksus piirkondlikult lennujuhtimiskeskuselt IFR-lennule või pärast lennuinfotsoonist kontrollitavasse õhuruumi suunduvale lennule marsruudiloa.

##### Info ruleerimist alustavale õhusõidukile

Enne ruleerimise alustamist peab AFIS-üksus edastama õhusõidukile järgmise informatsiooni alltoodud järjekorras, välja arvatud informatsioon, mille õhusõiduk sai vastavalt punktile 4.2.2.2.1:

1. mõjutav liiklus;
2. kasutusel olev rada;
3. maatuule suund ja kiirus koos märkimisväärsete muutustega;
4. õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH) ja/või küsimisel õhurõhk lennuvälja tasapinnal (QFE);
5. õhutemperatuur (turbiinmootoriga õhusõidukile);
6. nähtavus stardijärgse suuna ja tõusu alas, kui väiksem kui 10 km;
7. aeg;
8. piirangud väljumisel (piirkondliku lennujuhtimiskeskuse või NMOC poolt seatud piirangud väljumisaja suhtes, lennuväljal valitsevad tingimused vm).

##### Info startivale õhusõidukile

Kui õhusõiduk on teatanud stardiks valmisolekust ja joondub või on joondunud rajale, peab AFIS-üksus edastama õhusõidukile järgmise informatsiooni:

1. mõjutav liiklus (kui info on muutunud võrreldes eelnevalt saaduga);
2. maatuule suund ja kiirus koos komponentidega, mis on:
   * vastutuule komponent 10 kt (19 km/h);
   * pärituulekomponent 2 kt (4 km/h);
   * külgtuulekomponent 5 kt (9 km/h);
3. teade „RADA VABA / *RUNWAY FREE*“, kui on täidetud punktis 4.3.2.4.2 toodud tingimused.

##### Info startinud õhusõidukist/õhusõidukile

AFIS-üksus peab teatama piirkondlikule lennujuhtimiskeskusele kontrollitavasse õhuruumi suunduva õhusõiduki tegeliku väljumisaja, kui see erineb enam kui 2 minutit AFIS-üksuse poolt edastatud arvestuslikust väljumisajast, kui koostöölepingus pole teisiti määratud.

AFIS-üksus peab informeerima piirkondlikku lennujuhtimiskeskust kontrollimata õhuruumi suunduvatest lendudest vastavalt koostöölepingus toodud protseduuridele.

Kontrollitavasse õhuruumi suunduvate lendude raadioside üleandmine toimub vastavalt koostöölepingule või vastuvõtva lennujuhtimisüksuse poolt antud juhistele. Seejuures tuleb raadioside üle anda, sõltuvalt väljuva õhusõiduki lennuteekonnast:

1. enne, kui väljuv õhusõiduk jõuab lennujuhtimispiirkonda, lähenemisalasse, lähialasse või teise lennuinfotsooni;
2. ajal, kui väljuv õhusõiduk lahkub lennuinfotsoonist.

Väljumisel kontrollitavasse õhuruumi teatab AFIS-üksus õhusõidukile tegeliku väljumisaja ning juhised raadioside vahetamiseks.

Väljumisel kontrollimata õhuruumi teatab AFIS-üksus õhusõidukile tegeliku väljumisaja ning soovituse olla kuuldel teatud kanalil edasise lennuinfo- ja häireteenuse saamiseks kontrollimata õhuruumis.

Kui AFIS-üksus näeb või teda informeeritakse õhusõidukist, mille telik ei ole enne maandumist välja lastud või on seda vaid osaliselt, või õhusõidukist eraldub suitsu, peab kõne all oleva õhusõiduki pilooti sellest viivitamatult informeerima.

Kui väljuva õhusõiduki meeskond kahtlustab peale starti õhusõiduki kahjustusi või purustusi, peab AFIS-üksus edastama korralduse raja ülevaatuse teostamiseks selleks volitatud isikule.

Peale raja ülevaatust tuleb meeskonda viivitamatult teavitada rajal avastatud õhusõiduki osadest, lindude või loomade jäänustest vms. Pilooti tuleb informeerida ka sellest, kui rajalt ei avastatud midagi, mis viitaks võimalikule õhusõiduki kahjustusele. Vajadusel edastada ülaltoodud informatsioon lennuliiklusteenistusele, kelle vastutusalasse õhusõiduk suundub.

#### Teenus saabuvale liiklusele

##### Info saabuvast õhusõidukist üleandvalt üksuselt AFIS-üksusele

Piirkondlik lennujuhtimiskeskus või muu üleandev lennujuhtimisüksus peab andma AFIS- üksusele informatsiooni saabuvast IFR-õhusõidukist vähemalt 10 minutit enne arvestuslikku saabumisaega, kui koostöölepingus pole teisiti määratud.

Edastatav informatsioon peab sisaldama järgmist:

1. õhusõiduki kutsung;
2. vajalik lennuplaani informatsioon, mida pole varem edastatud;
3. arvestuslik saabumisaeg koostöölepingus määratud tähisele;
4. raadioside üleandmine.

AFIS-üksus loeb saadud informatsiooni tagasi ning edastab üleandvale lennujuhtimisüksusele lennuvälja õhurõhu ja informatsiooni saabuvat õhusõidukit mõjutava liikluse kohta. Kui õhusõiduk koordineeritakse laskumiseks allapoole üleminekutasandit, edastatakse üleandvale lennujuhtimisüksusele AFIS-lennuväljal valitsev õhurõhk ja üleminekutasand, kui koostöölepingus pole teisiti määratud.

##### Saabumisetapil edastatav informatsioon

Peale avakutset edastab õhusõiduk järgmise informatsiooni:

1. kavatsus siseneda lennuinfotsooni;
2. asukoht ja lennukõrgus;
3. arvestuslik saabumisaeg lennuväljale, lennuväljaringi osale, lennuinfotsoonis asuvale navigatsiooniseadmele või instrumentaallähenemise protseduuri punktile.

Peale eelmainitud teate vastuvõtmist edastab AFIS-üksus VFR-lennule järgmise informatsiooni alltoodud järjekorras:

1. mõjutav liiklus lennuinfotsoonis;
2. kasutuses olev rada;
3. maapinntuule suund ja kiirus koos märkimisväärsete muutustega;
4. õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH), küsimisel ka õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil (QFE);
5. lennuraja seisund;
6. muudatused visuaalsete ja instrumentaalsete navigatsioonivahendite töös, mida saabuv õhusõiduk võib kasutada lähenemiseks ja maandumiseks;
7. muu lennuohutuse seisukohast oluline informatsioon.

IFR-lennule edastab AFIS-üksus järgmise informatsiooni alltoodud järjekorras:

1. mõjutav liiklus lennuinfotsoonis;
2. kasutuses olev rada;
3. meteoroloogiline info järgnevalt:
   * maatuule suund ja kiirus koos märkimisväärsete muutustega;
   * nähtavus ja võimalusel RVR;
   * ilmastikunähtused;
   * pilved allpool 5000 jalga, rünksajupilved (kui esinevad), või vertikaalne nähtavus;
   * õhutemperatuur ja kastepunkt;
   * õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH);
   * mistahes olemasolev info oluliste ilmastikunähtuste kohta lähenemissektoris;
   * TREND tüüpi prognoos (kui on);
4. lennuraja seisund;
5. muudatused visuaalsete ja instrumentaalsete navigatsioonivahendite töös, mida saabuv õhusõiduk võib kasutada lähenemiseks ja maandumiseks;
6. muu lennuohutuse seisukohast oluline informatsioon.

Märkus: Oluliste ilmastikumuutuste all mõeldakse oodatavat keskmist või tugevat turbulentsi, rünksajupilvi, tuulenihet, rahet, keskmist või tugevat jäätumist, tugevat äikesetormi, allajahtunud sademeid, liiva-, tolmu- või lumetormi, tuisku, tornaadot või vesipüksi.

Ülaltoodud informatsioon tuleb edastada saabuvale õhusõidukile piisavalt aegsasti, et piloot saaks antud informatsioonile tuginedes õigeaegselt otsuseid langetada.

Saadud informatsiooni põhjal valib piloot kasutatava raja ja lähenemisprotseduuri. Piloot peab teatama AFIS-üksusele valitud raja ja IFR-lennu korral ka planeeritava instrumentaallähenemise protseduuri või visuaallähenemise.

Eraldi tuleb teatada soovist liituda parempoolse lennuväljaringiga.

Kui piloot kavatseb kasutada mistahes ootetsooni, peab ta teatama ootetsooni jõudmisest ning sealt lahkumisest.

##### Lähenemisetapil edastatav informatsioon

###### Info õhusõidukilt AFIS-üksusele

Piloot peab teatama instrumentaallähenemise alustamisest või lennuväljaringile jõudmisest. Kui õhusõiduk sooritab instrumentaallähenemist, peab piloot teatama alg- ja lõpplähenemistähise ületamisest.

Lennuväljaringil lennates tuleb teatada pöördest baasosale või finaali.

###### Õhusõidukile lähenemisetapil edastatav informatsioon

Lõpplähenemise alustamisel edastab AFIS-üksus õhusõidukile järgmise informatsiooni:

maatuule suund ja kiirus ning komponent, kus komponentideks loetakse:

vastutuulekomponent 10 kt (19 km/h);

pärituulekomponent 2 kt (4 km/h);

külgtuulekomponent 5 kt (9 km/h);

teade sellest, et rada on vaba, (fraas “RADA VABA” */ “RUNWAY FREE”* koos kasutatava raja tähisega) või informatsioon äkki ilmunud ohuteguritest (nt loata sõiduki, inimese ilmumine maandumisrajale jms.);

info tuulenihke või turbulentsi (kui on) kohta lõpplähenemise sektoris;

olulised muutused raja olukorras;

muutused lähenemiseks ja maandumiseks ettenähtud seadmete töös;

muutused nähtavuses rajal (RVR);

muu lennuohutuse seisukohast oluline informatsioon;

sisse lülitatud kõrge intensiivsusega tulede võimsuse protsent, kui kasutatakse võimsust 100%.

##### Pärast maandumist rajal edastatav informatsioon

Pärast maandumist edastab AFIS-üksus õhusõidukile informatsiooni soovitatava ruleerimismarsruudi ja seisupaiga kohta, välja arvatud kui seda on tehtud juba varem.

##### Ruleerimisel edastatav informatsioon

Piloot teatab valitud ruleerimismarsruudi ja seisupaiga.

AFIS-üksus edastab liiklusinfo mõjutavast liiklusest manööverdusalal ja selle läheduses ning informatsiooni seisupaiga kohta kui seda ei ole tehtud varem.

#### Manööverdusala kasutamine

##### Soovitatav rada

AFIS-üksus edastab õhusõidukitele informatsiooni stardiks ja maandumiseks soovitatavast rajast.

Õhusõidukid stardivad ja maanduvad tavaliselt vastu tuult, kui ohutus või liiklusolukord ei nõua mõne muu suuna valimist. Raja soovitamisel tuleb peale maapinnatuule suuna ja kiiruse arvesse võtta ka liiklusolukord, lennuväljaringid, raja ja ruleerimisteede olukord ja struktuur, olemasolevad lähenemis- ja valgustusseadmed, kohalikud ilmastikutingimused, päikese asend, tuulenihe ning mürapiirangud.

Muu kui vastu tuult oleva raja soovitamisel tuleb arvestada pärituule komponendiga, mis ei tohi ületada 5 sõlme (3 m/s) keerisjäljekategooriasse KERGE (*LIGHT)* kuuluvate õhusõidukite puhul ja 10 sõlme (6 m/s) ülejäänud kategooriate puhul.

Märkus: Nõustumisel soovitatud rajaga ei ole õhusõiduki piloot vabastatud vastutusest lennuohutuse tagamise eest raja kasutamisel ja kehtestatud keskkonnapiirangute järgimise eest.

Juhul, kui õhusõiduki piloot otsustab kasutada mõnda muud rada, on ta kohustatud sellest koheselt teatama AFIS-üksusele.

##### “Rada vaba“ tingimused

Teade **“**RADA VABA” / *“RUNWAY FREE*“ edastatakse väljuvale või saabuvale õhusõidukile, kui on täidetud järgmised tingimused:

* väljuv õhusõiduk on ületanud kasutatava raja otsa või alustanud stardijärgset pööret;
* saabuv õhusõiduk on peale maandumist vabastanud või ületanud raja ja eemaldub sellest;
* õhusõiduk asub tähistatud ootekohal või kaugemal;
* sõidukid ja inimesed on tähistatud ootekohal või kaugemal kui 75 meetrit raja teljest kohas, kus ootekohti pole tähistatud;
* sõidukid ja inimesed ei ole takistustevabas alas ega raja lõppohutusalas.

##### Õhusõiduki liikumine manööverdusalal

Õhusõiduk, mis liigub manööverdusalal nii, et liikumine pole seotud stardi või maandumisega, peab teatama kavatsustest AFIS-üksusele. AFIS-üksus edastab õhusõidukile informatsiooni mõjutava liikluse kohta ja soovitusi liiklusohu vältimiseks.

##### Sõidukite ja inimeste liikumine manööverdusalal

Sõidukite ja inimeste liiklemine manööverdusalal toimub AFIS-üksuse loal.

Kui õhusõiduk maandub või stardib, ei tohi sõidukid ega inimesed olla kasutatavale rajale lähemal kui punktis 4.2.2.4.2 toodud kaugusel.

Kui rada ei ole vaba, võib õhusõidukile madallähenemist soovitada vaid alljärgnevate piirangute täieliku järgimise puhul:

1. õhusõidukile on edastatud piirang mitte laskuda madalamale kui 200 jalga (60m) lennuvälja kõrgustasandist (QFE) ning saadud temalt ka kinnitus selle piirangu vastu võtmisest,
2. õhusõidukile on antud liiklusinfo ja piirangu põhjus,
3. raja hõivatus ei ole seotud teise õhusõidukiga, ja
4. rajal paiknevale sõidukitele/isikutele on antud madallähenemist sooritavast õhusõidukist liiklusinfo.

\*Märkus: Ülaltoodud protseduuri soovitamine halvenenud nähtavuse (≤2000m) tingimustes või tingimustel, kus pilvisuse alumine piir on madalamal kui instrumentaalprotseduuri ringlähenemise osa kasutamiseks vajalik OCA (H), on keelatud.

#### Märguanded

##### Valgussignaalid

Valgussignaalide kasutamine toimub vastavalt antud käsiraamatu p 1.6.4.1

„Valgussignaalid õhusõidukitele“.

Märkus: AFIS-üksuse poolt edastatavad valgussignaalide eesmärgiks on lennuohutuse tagamine ja need on informatiivsed.

##### Maamärgid

AFIS-lennuväljale paigaldatud maamärgid peavad olema vastavuses kehtivate lennureeglitega (SERA).

##### Lennuvälja valgustus

###### Lennuvälja valgustussüsteemid

Lennuväljavalgustussüsteemide hulka kuuluvad:

1. Lähenemisvalgustus

Lähenemisvalgustus rajale 32 on kõrgintensiivsusega tuled, valget värvi, kategooriata lähenemistulede süsteem (Simple Approach Lighting System) PALS-1. Süsteemi pikkus 900 meetrit. Intensiivsus reguleeritav 5-astmeliselt: 100%, 30%, 10%, 3%, 1%.

Lähenemisvalgustus rajale 14 puudub.

1. Glissaadituled

PAPI (Precision Approach Path Indicator) tuled asuvad mõlemal lähenemise suunal, vasakul pool rada. Nurk rajale 14 - 3° ja rajale 32 - 3°. Intensiivsus reguleeritav 5-astmeliselt: 100%, 30%, 10%, 3%, 1%.

1. Rajavalgustus

Raja ääretuled kursil 14 on valget värvi, viimased 240 m kollast värvi, kõrgintensiivsusega.

Raja ääretuled kursil 32 on 240 m ulatuses punased, 880 m valged ja viimased 400 m kollased, kõrgintensiivsusega. Tulede vaheline ala 60 m. Intensiivsus reguleeritav 5- astmeliselt: 100%, 30%, 10%, 3%, 1%.

Raja alguse ehk lävetuled (THRL) on rohelist värvi, kõrgintensiivsusega, süsteemi laius 60 m.

Raja lõpptuled (RENL) on punast värvi, kõrgintensiivsusega, süsteemi laius 30 m.

1. Ruleerimisteede valgustus

Valgustatud on mõlemad ruleerimisteed A ja B. Tuled on madala intensiivsusega, sinist värvi. Asuvad ruleerimistee servast 1,5 m kaugusel. Intensiivsus reguleeritav 3- astmeliselt: 100%, 30%, 10%.

1. Takistuste tuled ja hoiatustuled

Asuvad lennuvälja takistuste küljes, üldjuhul punast värvi. Ruleerimisteede ääres lennuraja vilkuvad hoiatustuled (RGL).

###### Valgustussüsteemi kasutamine

Lennuinformaator on kohustatud jälgima ja kontrollima tulede korrasolekut kontrollpaneelist või selle puudumisel visuaalselt.

Tulede mistahes riket märgates peab lennuinformaator ohutuse tagamiseks viivitamatult informeerima hoolduspersonaali.

Lennutegevuse ajal peavad tuled olema sisse lülitatud:

1. pimedas või päikese loojangu ja tõusu vahelisel ajal;
2. muul ajal, kui ilmastikutingimused või lennuohutus nõuavad;
3. hoolduspersonali soovil;
4. piloodi soovil.

Rajatulede kasutamisel rajal 32 peavad võrdse võimsusega olema sisse lülitatud ka raja lähenemistuled.

Kasutatava raja glissaadituled peavad olema sisse lülitatud nii päevavalges kui ka pimedal ajal sõltumata nähtavusest.

###### Lennuvälja tulede kasutamine

Tuled lülitatakse sisse hiljemalt siis, kui saabuv IFR-õhusõiduk ületab IF/IAF tähise lõpplähenemise suunas, saabuva VFR-õhusõiduki puhul lülitatakse tuled sisse õhusõiduki sisenemisel FIZ-i.

Väljuva õhusõiduki puhul peavad rajatuled olema sisse lülitatud enne kui väljuv õhusõiduk hakkab ruleerima.

Rajatuled peavad peale õhusõiduki väljumist olema sisse lülitatud ajani, kui ollakse kindel, et õhusõiduk ei pöördu tagasi.

###### Kõrge intensiivsusega tulede kasutamine

Kõrge intensiivsusega tuled peavad olema sisse lülitatud 100% võimsusega, kui:

1. nähtavus maal on vähem kui 5 km;
2. pilvekõrgus on madalam kui kasutatava lähenemisprotseduuriga OHC/OCA + 300 jalga (90 m);
3. muudel juhtudel, kui tulede kasutamine lennuohutuse tagamiseks osutub vajalikuks.

Kui kasutatakse tulede võimsust 100%, teavitatakse sellest alati õhusõiduki meeskonda.

Kui on alust arvata, et õhusõiduki meeskond on saavutanud visuaalse kontakti lennuväljaga, võib tulede võimsust muuta vaid õhusõiduki meeskonna palvel.

Kui õhusõiduki meeskond palub võimsuse vähendamist, tehakse seda korraga kaks astet allapoole, välja arvatud juhul, kui palutakse mingit muud astet.

Märkus: lennuvälja hoolduspersonali palvel tuleb raja- ja ruleerimisteede tulesid kasutada ka talviste hooldustööde ajal.

#### Õhuruumi läbiva liikluse teenindamine

Lendamist puudutavad üldnõuded lennuvälja lennuinfotsoonis.

##### Informatsioon õhusõidukilt, mis läbib lennuvälja lennuinfotsooni

Õhusõiduk, mis kavatseb lennata läbi lennuinfotsooni, peab enne tsooni sisenemist edastama järgmise informatsiooni:

1. kavatsus siseneda lennuinfotsooni;
2. hetke asukoht ja kõrgus;
3. marsruut ja lennukõrgus lennuinfotsoonis ning nende võimalikud muudatused ning muud kavatsused;
4. arvestuslik saabumisaeg lennuinfotsoonis olevale tähisele või lennuvälja kohale, või arvestuslik lennuinfotsoonist väljumise aeg.

Kõik lennuinfotsoonis lendavad õhusõidukid peavad teatama oma kavatsustest ning manöövritest. Õhusõiduk võib teatatud marsruuti või lennukõrgust muuta ainult peale AFIS-üksuse informeerimist ja sellepoolset kinnitust. Antud nõue ei puuduta lähenemist sooritavat õhusõidukit.

Piloot peab teatama lennuinfotsoonis olevate tähiste ületamist ning lennuinfotsoonist väljumisest.

AFIS-üksus võib paluda õhusõidukil teatada lisaks eeltoodule ka muud informatsiooni, mis on oluline lennuohutuse tagamiseks.

##### Informatsioon AFIS-üksuselt õhusõidukile, mis läbib lennuinfotsooni

AFIS-üksus edastab lennuinfotsoonist läbilendavale liiklusele järgmise informatsiooni:

1. liiklusinfo;
2. õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH), küsimisel ka õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil (QFE), ümardatuna väiksemale täisarvule;
3. muu lennuohutuse seisukohast oluline informatsioon.

##### Meeskondade omavaheline raadioside

AFIS-üksus võib paluda kahe või enama õhusõiduki pilooti seada sisse otsene omavaheline raadioside, et informeerida teineteist oma kavatsustest ja kooskõlastada tegevust kokkupõrkeohu vältimiseks. Samadel eesmärkidel võivad piloodid luua raadioside ka omal initsiatiivil.

### Koostööprotseduurid teiste ATS-üksustega

Kärdla AFIS-üksuse ja teiste ATS-üksuste vahelised koostööprotseduurid on sätestatud koostöölepingutega (vt. osa 7 „Seonduvad dokumendid“).

### Koostööprotseduurid ja –lepingud õhuruumi kasutavate organisatsioonidega

Koostööprotseduurid ja –lepingud regionaalsete lennujaamade lennuliiklusteenistuste ja nende tööd mõjutavate teiste õhuruumi kasutavate organisatsioonidega on toodud käesoleva käsiraamatu osas 7 „Seonduvad dokumendid“.

### Eriolukorrad

Häireteenuse osutamine toimub kooskõlas käesoleva käsiraamatu punktiga 1.6 „Häireteenus“.

Kärdla lennuvälja päästeteenistuse alarmeerimise eest vastutab Kärdla AFIS-üksus. Kärdla AFIS juhindub lisaks käesoleva käsiraamatu juhistele veel ka Kärdla lennuvälja käsiraamatus sisalduvatest juhismaterjalidest.

Kõikide häireolukordade tarbeks kasutatavad kontroll-lehed (sisaldavad tegutsemise korda ning operatiivtelefonide nimistuid) asuvad AFIS-üksuse töökohal.

## Pärnu lennuvälja lennuinformatsiooniteenistus

### Õhuruum

Pärnu lennuinfotsooni külg- ning kõrguspiirid on esitatud Eesti AIP-s EEPU AD 2.17.

Õhuruumiklass on G, kus vastavalt majandus- ja taristuministri 26.03.2015 määrusega 24 kehtib AFIS-üksuse tööajal lennuinfotsoon (FIZ) ja kohustusliku raadioside pidamise ala (RMZ).

Tööajad on fikseeritud Eesti AIP-is ja muudatustest tööajas teatatakse NOTAM-teadetega.

#### Õhuruumi kasutamine

Lennuinfotsooni sisenemis- ja väljumispunktid puuduvad. Õhusõidukid teatavad sisenemisest ja väljumisest FIZ piiril. Informatsiooni täpsustamiseks võib lisaks piiri ületamisele teatada kas ilmakaare, lennusuuna või asukoha visuaalorientiiri suhtes.

#### Õhuruumi aktiveerimine ja reserveerimine

Õhuruum on aktiivne AFIS-üksuse tööaegadel. Tööajad on määratud AIP-s ja muudatustest nendes teavitatakse operaatoreid NOTAM-teadetega.

Kui AFIS-üksus reserveerib naaberlennuliiklusteenistuselt õhuruumi või annab oma õhuruumi osa teisele lennuliiklusteenistusele ajutiselt kasutada, teostatakse reserveerimist telefoni teel ja vähemalt 15 min enne reserveeritud õhuruumi kasutamise algust. Reserveeritud õhuruumis õhusõidukite hajutamise ja/või lennuinfo- ja häireteenuse osutamise eest vastutav osapool lepitakse kokku igal üksikjuhul eraldi.

#### Lennutegevust piiravad õhuruumi osad

##### Lennutegevuse eriliigid

Eriliigiline lennutegevus toimub vastavuses lennureeglite, lennundusseaduse ning muude kõnealust tegevust reguleerivate dokumentidega (k.a. AIP).

###### Vesilennutegevus

Vesilennutegevus toimub Pärnu lennuinfotsoonis eelneva kokkuleppe alusel õhusõiduki käitaja ja AFIS-üksuse vahel. Maandumise ja stardi koht märgitakse lennuplaani väljale 18 ja vajadusel täpsustatakse üle AFIS-üksusega. Maandumisest ja stardist teatamise eest on vastutav õhusõiduki käitaja.

* Lend võib toimuda vaid visuaallennureeglite kohaselt;
* rahvusvahelisteks lendudeks vesilennukiga peab käitajal olema Transpordiameti luba, mille taotlus tuleb esitada Transpordiametile vähemalt kaks tööpäeva enne lendu;
* lennuplaani esitamisel tuleb kinni pidada “Lennuplaani esitamise protseduuridest”, mis on ära toodud AIP ENR 1.10 ja lennureeglite 4. jaotises;
* kahepoolne raadioside Pärnu AFIS-üksusega on nõutav.

###### Purilennutegevus

Purilennutegevus Pärnu FIZ-s võib toimuda vaid visuaallennureeglite kohaselt ning toimub Pärnu lennuväljal või selleks eelnevalt reserveeritud piiritletud õhuruumis, millest edastatakse informatsiooni mõjutavale liiklusele.

Märkus 1: Juhul, kui tegevus toimub väljaspool reserveeritud õhuruumi või Pärnu lennuvälja, peavad kõik purilennutegevusega seotud õhusõidukid olema kahepoolses raadiosides AFIS-üksusega.

Märkus 2: Üksikut pilvelendu sooritavat purilennukit käsitletakse IFR-lennuna.

###### Langevarjuhüpped

Eraldi langevarjuhüpete ala Pärnu FIZ-s kehtestatud ei ole.

Langevarjuhüpped Pärnu FIZ-s on lubatud vaid visuaallennuilma korral. Saades langevarjuhüppelendu sooritava õhusõiduki piloodi käest teate hüppajate valmisolekust, edastab AFIS-üksus informatsiooni mõjutavast liiklusest ja vajadusel annab soovitusi hüpetega viivitamiseks või allpoololevale liiklusele vältida langevarjurite maandumiseks kasutatavat piirkonda. Nii tuleb toimida igal hüppetsükli korral.

###### Vigurlennud

Vigurlende ei tohi sooritada tihedasti asustatud elamispiirkondade või rahvakogunemiste kohal. Vigurlendude sooritamisel tuleb täita volitatud ametkonna sellekohaseid eeskirju. Lennundusürituste raames toimuvad vigurlennud tuleb kooskõlastada Transpordiametiga.

Lennundusüritustel toimuvad vigurlennu tsooni piirid ja kõrgused, sinna sisenemise ja sealt väljumise kord kooskõlastatakse iga üritusel eraldi.

###### Mehitamata õhusõidukid, -vabalennuõhupallid ning õhulaevad ja õhupallid

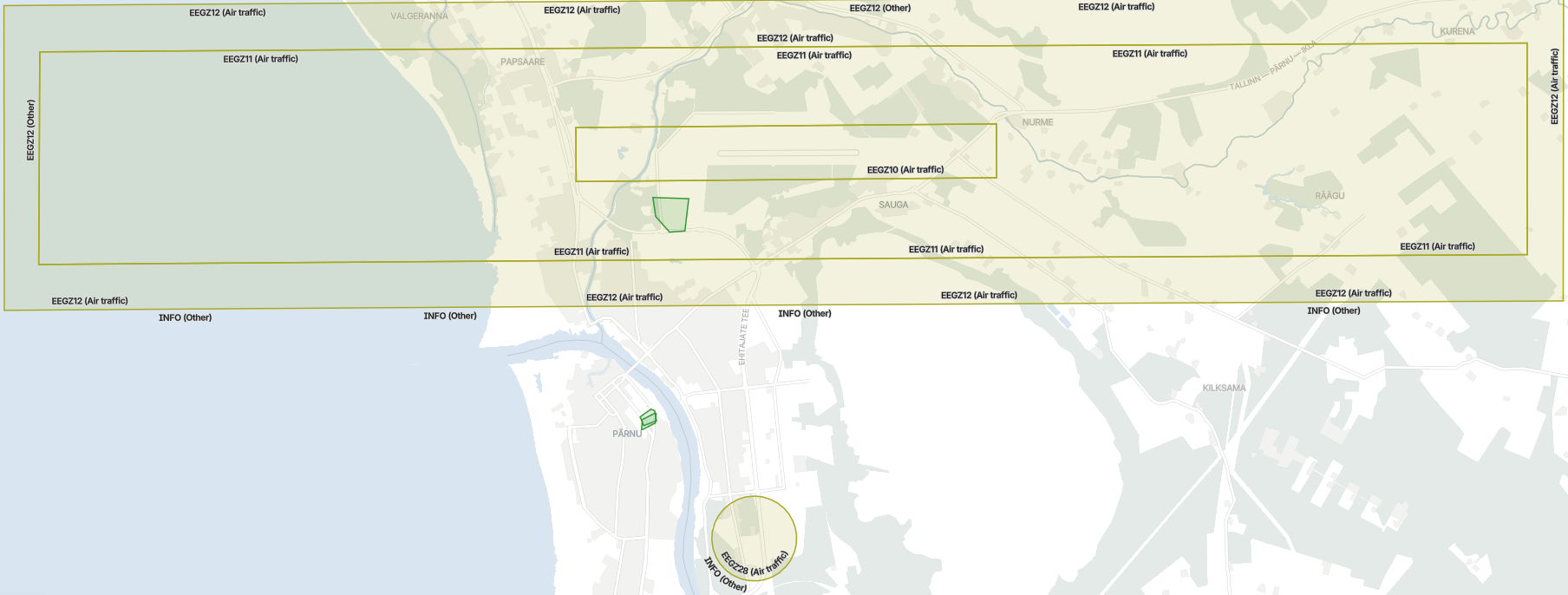
Mehitamata õhusõidukite käitamiseks avatud kategoorias on kehtestatud järgmised üldised käitamisnõuded:

* + - * maksimaalne stardimass on alla 25 kg;
      * käitamine toimub visuaalse otsenähtavuse tingimustes;
      * mehitamata õhusõiduki käitamine toimub maksimaalselt 120 meetri kõrgusel maapinnast;
      * mehitamata õhusõiduki süsteem kuulub ühte delegeeritud määruses (EL) 2019/945 sätestatud klassidest või on eraviisiliselt ehitatud või vastab artiklis 20 sätestatud tingimustele;
      * kaugpiloot tagab, et mehitamata õhusõiduk jääb inimestest ohutule kaugusele ning et seda ei lennutata inimrühmade kohal;
      * lennu ajal ei veeta mehitamata õhusõidukiga ohtlikke kaupu ega lasta kukkuda mitte mingil materjalil.

Erikategooria käitamisluba mehitamata õhusõiduki käitamiseks Pärnu FIZis on vaja, kui:

* + - * lend toimub kõrgemal kui 120 meetrit maapinnast;
      * lend toimub Transpordiameti poolt määratud geograafilises piirkonnas EEGZ16, EEGZ17 või EEGZ18.

Mehitamata õhusõiduki käitamine geograafilistes piirkondades EEGZ10, EEGZ11 ja EEGZ12 võib ilma erikategooria käitamisloata toimuda ainult juhul, kui mehitamata õhusõiduki käitaja ja AS-i Tallinna Lennujaam vahel on sõlmitud Transpordiameti poolt heaks kiidetud koostööprotseduurid. Selliseid koostööprotseduure saab sõlmida üksnes käitajaga, kes täidavad riiklikke funktsioone. Geograafilises piirkonnas EEGZ10 võib käitada lisaks ka mehitamata õhusõidukeid, millega täidetakse lennujaama vajadusi ning selleks on kehtestatud asjaomased käitamisprotseduurid.



Geograafilised piirkonnad Pärnu FIZ-is

Mehitamata vabalennuõhupallide ning õhulaevade ja õhupallide teenindamisel juhindutakse lennureeglitest, lennundusseadusest ning muudest kõnealust tegevust reguleerivatest dokumentidest.

##### Ohu- ja piirangualad ning tundliku faunaga alad

Õhusõiduk ei või lennata ohu- või piirangualas, mille kohta on kehtestatud korras avaldatud üksikasjalikud andmed, välja arvatud õigusaktidega sätestatud erandid. Infot alade aktiveerimise ja deaktiveerimise kohta saab NOTAM-teadetest ning AFIS-üksusest. Vastutus aladest hoidumise eest on õhusõiduki piloodil.

Märkus: Aladest “selgelt eemal” hoidumine tähendab, et:

1. õhusõiduki vahemaa ohu- või piiranguala ülapiirist peab kõrgussuunas olema vähemalt 500 jalga;
2. õhusõiduki vahemaa ala külgpiirist peab olema külgsuunas vähemalt sama suur kui kasutatava navigatsiooniseadme lubatav viga;
3. külgsuunas alast möödumise korral informeeritakse õhusõiduki pilooti ala aktiveeritusest.

Kõik Pärnu FIZ-s asuvad ohualad on toodud AIP-s osas ENR 5.1.

Info lindude rände ja tundliku faunaga alade kohta on avaldatud AIP-s osas ENR 5.6 ning registerkaartidel ENR BIRD ja ENR FAUNA.

##### Treeningalad

Treeningalasid Pärnu FIZ-s kehtestatud ei ole. Vajadusel toimub treening selleks eelnevalt reserveeritud õhuruumi osas, visuaallendude puhul soovitatavalt kas lääne või ida ootetsoonis.

### Kohalikud protseduurid

Lennuvälja lennuinfoteenust osutab lennuvälja lennuinformatsiooniteenistus (edaspidi “AFIS-üksus”). AFIS-üksus on kohustatud arvestama piirkondliku lennujuhtimiskeskuse poolt antud juhiste ja nõuetega.

AFIS-üksuse kutsungiks on “PÄRNU INFORMATSIOON”, raadioside kanal 135,305.

AFIS-üksus vastutab oma tööajal lennuinfo edastamise ja häireteenuse eest oma vastutusalas.

AFIS-üksuse tööaeg on esitatud AIP-s ja muudatustest tööajas teatatakse NOTAM-iga.

AFIS-üksuse vastutusalaks on:

* lennuinfotsoon (FIZ);
* lennuvälja manööverdusala;
* muu reserveeritud õhuruumiosa.

Kuna AFIS-üksuse vastutusalaks on kontrollimata õhuruum, vastutavad õhusõidukite meeskonnad ise kokkupõrgete vältimise ja lennuohutuse tagamise eest, tuginedes seejuures AFIS-üksuselt saadud informatsioonile ja kehtivatele lennureeglitele.

#### AFIS-üksuse ülesanded

Lennuohutuse tagamiseks ja liikluse kiirendamiseks, on AFIS-üksuse ülesandeks:

Edastada vastutusalas olevatele õhusõidukitele informatsiooni:

* + mõjutava liikluse kohta;
  + ilmastikutingimuste kohta;
  + lennuväljal valitseva olukorra kohta;
  + muudatuste kohta navigatsiooniseadmete töös, mis on vajalikud vastutusalas lendamiseks;
  + raadiopeilingute kohta, mis on vajalikud lennu ohutuks sooritamiseks;

Märkus: *Lennuinfoteenus toimub kooskõlas käesoleva käsiraamatu punktiga 1.5*.

Edastada soovitusi stardiks ja maandumiseks sobiliku raja valimisel, koos informatsiooniga maapinnatuule kohta ning meeskonna palvel, ka informatsiooni raja mõõtmete kohta;

Edastada lendudele soovitusi ootetsooni pöördumiseks juhul, kui liiklusolukord seda nõuab;

Lähenemist sooritava õhusõiduki meeskonna palvel peab teatama antud lähenemismeetodi ohutu kõrguse merepinnast/suhtelise ohutu kõrguse (OCA/H).

Edastada õhusõidukitele piirkondlikult lennujuhtimiskeskuselt saadud marsruudiload ja muud load ning teated, mis on vajalikud lendamiseks vastavalt lennuplaanile või kui muul viisil on ilmne, et õhusõiduk sellist luba vajab.

Tagamaks ohutut, korrapärast ja sujuvat lennuliiklust, edastada informatsiooni lennuväljal liiklevatele ja selle läheduses lendavatele õhusõidukitele, vältimaks kokkupõrkeid:

* + manööverdusalal liikuvate õhusõidukite vahel;
  + manööverdusalal liikuvate õhusõidukite ja muude sõidukite vahel;
  + manööverdusalal olevate takistuste ja õhusõidukite vahel;
  + mööda lennuväljaringi lendavate õhusõidukite vahel;
  + maanduvate, startivate ja ülelendavate õhusõidukite vahel.

Osutada häireteenust vastutusalas olevatele õhusõidukitele.

Kõiki ülalmainituid teenuseid osutatakse ka väljaspool vastutusala olevatele õhusõidukitele, mis on sides AFIS-üksusega või kui see on vajalik lennuväljale saabuvate või sealt väljuvate õhusõidukite nõuetekohaseks teenindamiseks.

Teatada vastutusalas toimunud lennuõnnetustest, avariidest ja lennuohutust mõjutavatest intsidentidest kas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Ohutusjuurdluse Keskusele või Transpordiametile vastavalt seaduses ette nähtud korras.

Teatada antud valdkonna eest vastutavale teenistusele, kui ilmneb, et on halvenenud lennuvälja, selle seadmete ja rajatiste seisukord või kui on saadud õhusõidukilt AIREP.

#### Väljuva liikluse teenindamine

##### Info käivitavale õhusõidukile

Kui õhusõiduk teatab valmisolekust käivitada mootorid, annab AFIS-üksus õhusõidukile järgmise informatsiooni alltoodud järjekorras:

1. kasutusel olev rada;
2. õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH);
3. õhutemperatuur (turbiinmootoriga õhusõidukile);
4. aeg;
5. piirangud väljumisel (piirkondliku lennujuhtimiskeskuse või NMOC poolt seatud piirangud väljumisaja suhtes, lennuväljal valitsevad tingimused vm).

Pärast mootorite käivitamiseks valmisoleku teate saamist ja piloodile eelmainitud info edastamist küsib AFIS-üksus piirkondlikult lennujuhtimiskeskuselt IFR-lennule või pärast lennuinfotsoonist kontrollitavasse õhuruumi suunduvale lennule marsruudiloa.

##### Info ruleerimist alustavale õhusõidukile

Enne ruleerimise alustamist peab AFIS-üksus edastama õhusõidukile järgmise informatsiooni alltoodud järjekorras, välja arvatud informatsioon, mille õhusõiduk sai vastavalt punktile 4.3.2.2.1:

1. mõjutav liiklus;
2. kasutusel olev rada;
3. maatuule suund ja kiirus koos märkimisväärsete muutustega;
4. õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH) ja/või küsimisel õhurõhk lennuvälja tasapinnal (QFE);
5. õhutemperatuur (turbiinmootoriga õhusõidukile);
6. nähtavus stardijärgse suuna ja tõusu alas, kui väiksem kui 10 km;
7. aeg;
8. piirangud väljumisel (piirkondliku lennujuhtimiskeskuse või NMOC poolt seatud piirangud väljumisaja suhtes, lennuväljal valitsevad tingimused vm).

##### Info startivale õhusõidukile

Kui õhusõiduk on teatanud stardiks valmisolekust ja joondub või on joondunud rajale, peab AFIS-üksus edastama õhusõidukile järgmise informatsiooni:

1. mõjutav liiklus (kui info on muutunud võrreldes eelnevalt saaduga);
2. maatuule suund ja kiirus koos komponentidega, mis on:
   * vastutuule komponent 10 kt (19 km/h);
   * pärituulekomponent 2 kt (4 km/h);
   * külgtuulekomponent 5 kt (9 km/h);
3. teade „RADA VABA / *RUNWAY FREE*“, kui on täidetud punktis 4.3.2.4.2 toodud tingimused.

##### Info startinud õhusõidukist/õhusõidukile

AFIS-üksus peab teatama piirkondlikule lennujuhtimiskeskusele kontrollitavasse õhuruumi suunduva õhusõiduki tegeliku väljumisaja, kui see erineb enam kui 2 minutit AFIS-üksuse poolt edastatud arvestuslikust väljumisajast, kui koostöölepingus pole teisiti määratud.

AFIS-üksus peab informeerima piirkondlikku lennujuhtimiskeskust kontrollimata õhuruumi suunduvatest lendudest vastavalt koostöölepingus toodud protseduuridele.

Kontrollitavasse õhuruumi suunduvate lendude raadioside üleandmine toimub vastavalt koostöölepingule või vastuvõtva lennujuhtimisüksuse poolt antud juhistele.

Seejuures tuleb raadioside üle anda, sõltuvalt väljuva õhusõiduki lennuteekonnast:

1. enne, kui väljuv õhusõiduk jõuab lennujuhtimispiirkonda, lähenemisalasse, lähialasse või teise lennuinfotsooni; või
2. ajal, kui väljuv õhusõiduk lahkub lennuinfotsoonist.

Väljumisel kontrollitavasse õhuruumi teatab AFIS-üksus õhusõidukile tegeliku väljumisaja ning raadioside vahetamise juhised.

Väljumisel kontrollimata õhuruumi teatab AFIS-üksus õhusõidukile tegeliku väljumisaja ning soovituse olla kuuldel teatud kanalil edasise lennuinfo- ja häireteenuse saamiseks kontrollimata õhuruumis.

Kui väljuva õhusõiduki meeskond kahtlustab peale starti õhusõiduki kahjustusi või purustusi, peab AFIS-üksus edastama korralduse raja ülevaatuse teostamiseks selleks volitatud isikule.

Peale raja ülevaatust tuleb meeskonda viivitamatult teavitada rajal avastatud õhusõiduki osadest, lindude või loomade jäänustest vms. Pilooti tuleb informeerida ka sellest, kui rajalt ei avastatud midagi, mis viitaks võimalikule õhusõiduki kahjustusele. Vajadusel edastada ülaltoodud informatsioon lennuliiklusteenistusele, kelle vastutusalasse õhusõiduk suundub.

#### Saabuva liikluse teenindamine

##### Info saabuvast õhusõidukist üleandvalt üksuselt AFIS-üksusele

Piirkondlik lennujuhtimiskeskus või muu üleandev lennujuhtimisüksus peab andma AFIS-üksusele informatsiooni saabuvast IFR-õhusõidukist vähemalt 10 minutit enne arvestuslikku saabumisaega, kui koostöölepingus pole teisiti määratud.

Edastatav informatsioon peab sisaldama järgmist:

1. õhusõiduki kutsung;
2. vajalik lennuplaani informatsioon, mida pole varem edastatud;
3. arvestuslik saabumisaeg koostöölepingus määratud tähisele;
4. raadioside üleandmine.

AFIS-üksus loeb saadud informatsiooni tagasi ning edastab üleandvale lennuliiklusteenistusele lennuvälja õhurõhu ja informatsiooni saabuvat õhusõidukit mõjutava liikluse kohta. Kui õhusõiduk koordineeritakse laskumiseks allapoole üleminekutasandit, edastatakse üleandvale lennuliiklusteenistusele AFIS-lennuväljal valitsev õhurõhk ja üleminekutasand, kui koostöölepingus pole teisiti määratud.

##### Saabumisetapil edastatav informatsioon

Peale avakutset edastab õhusõiduk järgmise informatsiooni:

1. kavatsus siseneda lennuinfotsooni;
2. asukoht ja lennukõrgus;
3. arvestuslik saabumisaeg lennuväljale, lennuväljaringi osale või instrumentaallähenemise protseduuri punktile.

Peale eelmainitud teate vastuvõtmist edastab AFIS-üksus VFR-lennule järgmise informatsiooni alltoodud järjekorras:

1. mõjutav liiklus lennuinfotsoonis;
2. kasutuses olev rada;
3. maapinntuule suund ja kiirus koos märkimisväärsete muutustega;
4. õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH), küsimisel ka õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil (QFE);
5. lennuraja seisund;
6. muudatused navigatsioonivahendite töös, mida saabuv õhusõiduk võib kasutada lähenemiseks ja maandumiseks;
7. muu lennuohutuse seisukohast oluline informatsioon.

IFR-lennule edastab AFIS-üksus järgmise informatsiooni alltoodud järjekorras:

1. mõjutav liiklus;
2. kasutuses olev rada;
3. meteoroloogiline info järgnevalt:
   * maatuule suund ja kiirus koos märkimisväärsete muutustega;
   * nähtavus;
   * ilmastikunähtused;
   * pilved allpool 5000 jalga, rünksajupilved (kui esinevad), või vertikaalne nähtavus;
   * õhutemperatuur ja kastepunkt;
   * õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH);
   * mistahes olemasolev info oluliste ilmastikunähtuste kohta lähenemissektoris;
   * TREND tüüpi prognoos (kui on);
4. lennuraja seisund;
5. muudatused visuaalsete ja instrumentaalsete navigatsioonivahendite töös, mida saabuv õhusõiduk võib kasutada lähenemiseks ja maandumiseks;
6. muu lennuohutuse seisukohast oluline informatsioon.

Märkus: *Oluliste ilmastikumuutuste all mõeldakse oodatavat keskmist või tugevat turbulentsi, rünksajupilvi, tuulenihet, rahet, keskmist või tugevat jäätumist, tugevat äikesetormi, allajahtunud sademeid, liiva-, tolmu- või lumetormi, tuisku, tornaadot või vesipüksi*.

Ülaltoodud informatsioon tuleb edastada saabuvale õhusõidukile piisavalt aegsasti, et piloot saaks antud informatsioonile tuginedes õigeaegselt otsuseid langetada.

Saadud informatsiooni põhjal valib piloot kasutatava raja ja lähenemisprotseduuri. Piloot peab teatama AFIS-üksusele valitud raja ja IFR-lennu korral ka planeeritava instrumentaallennureeglitelt visuaallennureeglitele ülemineku aja ja/või koha.

Eraldi tuleb piloodil teatada kavatsusest ühineda parempoolse lennuväljaringiga.

Kui piloot kavatseb kasutada mistahes ootetsooni, peab ta teatama ootetsooni jõudmisest ning sealt lahkumisest.

##### Lähenemisetapil edastatav informatsioon

###### Info õhusõidukilt AFIS-üksusele

Piloot peab teatama instrumentaallähenemise alustamisest või lennuväljaringile jõudmisest. Kui õhusõiduk sooritab instrumentaallähenemist, peab piloot teatama alg- ja lõpplähenemistähise ületamisest.

Lennuväljaringil lennates teatab piloot pöördest baasosale või finaali.

###### Õhusõidukile lähenemisetapil edastatav informatsioon

Lõpplähenemise alustamisel edastab AFIS-üksus õhusõidukile järgmise informatsiooni:

1. maatuule suund ja kiirus ning komponent, kus komponentideks loetakse:
   * vastutuulekomponent 10 kt (19 km/h);
   * pärituulekomponent 2 kt (4 km/h);
   * külgtuulekomponent 5 kt (9 km/h);
2. teade sellest, et rada on vaba, (fraas “RADA VABA” */ “RUNWAY FREE”* koos kasutatava raja tähisega) või informatsioon äkki ilmunud ohuteguritest (nt loata sõiduki, inimese ilmumine maandumisrajale jms.);
3. info tuulenihke või turbulentsi (kui on) kohta lõpplähenemise sektoris;
4. olulised muutused raja olukorras;
5. muutused lähenemiseks ja maandumiseks ettenähtud seadmete töös;
6. muutused nähtavuses rajal (RVR);
7. muu lennuohutuse seisukohast oluline informatsioon.

##### Peale maandumist rajal edastatav informatsioon

Peale maandumist edastab AFIS-üksus õhusõidukile informatsiooni soovitatava ruleerimismarsruudi ja seisupaiga kohta, väljaarvatud kui seda on tehtud juba varem.

##### Ruleerimisel edastatav informatsioon

Piloot teatab valitud ruleerimismarsruudi ja seisupaiga.

AFIS-üksus edastab liiklusinfo mõjutavast liiklusest manööverdusalal ja selle läheduses ning informatsiooni seisupaiga kohta kui seda ei ole tehtud varem.

#### Manööverdusala kasutamine

##### Soovitatav rada

AFIS-üksus edastab õhusõidukitele informatsiooni stardiks ja maandumiseks soovitatavast rajast.

Õhusõidukid stardivad ja maanduvad tavaliselt vastu tuult, kui ohutus või liiklusolukord ei nõua mõne muu suuna valimist. Raja soovitamisel tuleb peale maapinnatuule suuna ja kiiruse arvesse võtta ka liiklusolukord, lennuväljaringid, raja ja ruleerimisteede olukord ja struktuur, olemasolevad lähenemis- ja valgustus-seadmed, kohalikud ilmastikutingimused, päikese asend, tuulenihe ning mürapiirangud.

Muu kui vastu tuult oleva raja soovitamisel tuleb arvestada pärituulekomponendiga, mis ei tohi ületada 5 sõlme (3 m/s) keerisjäljekategooriasse KERGE (*LIGHT)* kuuluvate õhusõidukite puhul ja 10 sõlme (6 m/s) ülejäänud kategooriate puhul.

Märkus: *Nõustumisel soovitatud rajaga ei ole õhusõiduki piloot vabastatud vastutusest lennuohutuse tagamise eest raja kasutamisel ja kehtestatud keskkonnapiirangute järgimise eest*.

Juhul, kui õhusõiduki piloot otsustab kasutada mõnda muud rada, on ta kohustatud sellest koheselt teatama AFIS-üksusele.

##### “Rada vaba“ tingimused

Teade **“**RADA VABA” / *“RUNWAY FREE*“ edastatakse väljuvale või saabuvale õhusõidukile, kui on täidetud järgmised tingimused:

* väljuv õhusõiduk on ületanud kasutatava raja otsa või alustanud stardijärgset pööret;
* saabuv õhusõiduk on pärast maandumist vabastanud raja ja eemaldub sellest;
* õhusõiduk asub tähistatud ootekohal või kaugemal;
* sõidukid ja inimesed on tähistatud ootekohal või kaugemal kui 90 meetrit raja teljest kohas, kus ootekohti pole märgistatud;
* sõidukid ja inimesed ei ole takistustevabas alas ega raja lõppohutusalas.

##### Õhusõiduki liikumine manööverdusalal

Õhusõiduk, mis liigub manööverdusalal nii, et liikumine pole seotud stardi või maandumisega, peab teatama kavatsustest AFIS-üksusele. AFIS-üksus edastab õhusõidukile informatsiooni mõjutava liikluse kohta ja soovitusi liiklusohu vältimiseks.

##### Sõidukite ja inimeste liikumine manööverdusalal

Sõidukite ja inimeste liiklemine manööverdusalal toimub AFIS-üksuse loal.

Kui õhusõiduk maandub või stardib, ei tohi sõidukid ega inimesed olla kasutatavale rajale lähemal kui punktis 4.3.2.4.2 toodud kaugusel.

Kui rada ei ole vaba, võib õhusõidukile madallähenemist soovitada vaid alljärgnevate piirangute täieliku järgimise puhul:

1. õhusõidukile on edastatud piirang mitte laskuda madalamale kui 200 jalga (60m) lennuvälja kõrgustasandist (QFE) ning saadud temalt ka kinnitus selle piirangu vastu võtmisest,
2. õhusõidukile on antud liiklusinfo ja piirangu põhjus,
3. raja hõivatus ei ole seotud teise õhusõidukiga, ja
4. rajal paiknevale sõidukitele/isikutele on antud madallähenemist sooritavast õhusõidukist liiklusinfo.

\*Märkus: Ülaltoodud protseduuri soovitamine halvenenud nähtavuse (≤2000m) tingimustes või tingimustel, kus pilvisuse alumine piir on madalamal kui instrumentaal- protseduuri ringlähenemise osa kasutamiseks vajalik OCA (H), on keelatud.

#### Märguanded.

##### Valgussignaalid

Valgussignaalide kasutamine toimub vastavalt antud käsiraamatu p 1.6.4.1 „Valgussignaalid õhusõidukitele“.

Märkus: AFIS-üksuse poolt edastatavad valgussignaalide eesmärgiks on lennuohutuse tagamine ja need on informatiivsed.

##### Maamärgid

Lennuväljale paigaldatud maamärgid peavad olema vastavuses kehtivate lennureeglitega.

##### Lennuvälja valgustus

###### Lennuvälja valgustussüsteemid

Pärnu lennuvälja valgustussüsteemi hulka kuuluvad:

1. Lähenemistuled

Lähenemistuled rajale 03 on kõrgintensiivsusega tuled, valget värvi, I kategooria täppislähenemistulede süsteem (*Precision Approach Lighting System* – PALS-I). Süsteemi pikkus 720 meetrit. Intensiivsus reguleeritav 5-astmeliselt: 100%, 30%, 10%, 3%, 1%.

Lähenemistuled rajale 21 on kõrgintensiivsusega tuled, valget värvi, I kategooria täppislähenemistulede süsteem (*Precision Approach Lighting System* – PALS-I). Süsteemi pikkus 900 meetrit. Intensiivsus reguleeritav 5-astmeliselt: 100%, 30%, 10%, 3%, 1%.

1. Glissaadituled

PAPI (*Precision Approach Path Indicator*) tuled asuvad radade 03 ja 21 lähenemise suunal, vasakul pool rada. Nurk rajale 03 - 3° ja rajale 21 - 3°. Intensiivsus reguleeritav 5-astmeliselt: 100%, 30%, 10%, 3%, 1%.

1. Rajavalgustus

Raja ääretuled kursil 03 ja 21 on valget värvi, viimased 600 m kollast värvi, kõrgintensiivsusega. Tulede vahe 60 m. Intensiivsus reguleeritav 5-astmeliselt: 100%, 30%, 10%, 3%, 1%. Raja alguse ehk lävetuled (THRL) on rohelist värvi, kõrgintensiivsusega, kursil 21 on lävetuledele lisaks läve jätkutuled (WBAR). Raja lõputuled (RENL) on punast värvi, kõrgintensiivsusega.

1. Ruleerimistee valgustus

Ruleerimistee A tuled on madala intensiivsusega, sinist värvi. Asuvad ruleerimistee servast 1,5 m kaugusel. Intensiivsus reguleeritav 3-astmeliselt: 100%, 30%, 10%.

1. Raja hoiatustuled

Ruleerimistee A ootekohas ning kõigi tehnoloogilisest tsoonist rajale viivate teenindusteede ootekohtades on raja hoiatustuled (*Runway Guard Lights*). Ruleerimistee ootekohas on hoiatustuled kollast värvi, teenindusteede ootekohtades punast värvi.

1. Takistuste tuled ja hoiatustuled

Asuvad lennuvälja takistuste küljes, punast värvi.

###### Valgustussüsteemi kasutamine

Lennuinformaator on kohustatud jälgima ja kontrollima tulede korrasolekut kontrollpaneelist või selle puudumisel visuaalselt.

Tulede mistahes riket märgates peab lennuinformaator ohutuse tagamiseks viivitamata informeerima sideinseneri.

Lennutegevuse ajal peavad tuled olema sisse lülitatud:

1. pimedas või päikese loojangu ja tõusu vahelisel ajal,
2. muul ajal, kui ilmastikutingimused või lennuohutus nõuavad,
3. hoolduspersonali soovil,
4. piloodi soovil.

Rajatulede kasutamisel peavad võrdse võimsusega olema sisse lülitatud ka kasutatava raja lähenemistuled.

Kasutatava raja glissaadituled peavad olema sisse lülitatud nii päevavalges kui ka pimedal ajal sõltumata nähtavusest.

###### Lennuvälja tulede kasutamine

Tulede kasutamine AFIS-üksuse poolt:

Tuled lülitatakse sisse hiljemalt siis, kui saabuv IFR-õhusõiduk ületab IF/IAF tähise lõpplähenemise suunas, saabuva VFR-õhusõiduki puhul lülitatakse tuled sisse õhusõiduki sisenemisel FIZi.

Väljuva õhusõiduki puhul peavad raja- ja ruleerimistee tuled olema sisse lülitatud enne, kui väljuv õhusõiduk alustab ruleerimist.

Rajatuled peavad pärast õhusõiduki väljumist olema sisse lülitatud ajani, kus ollakse kindel, et õhusõiduk ei pöördu tagasi.

Tulede kasutamine piloodi poolt:

Piloodi poolt kontrollitavad tuled (Pilot Controlled Lights (PCL)) on: raja 21 lähenemistuled, PAPI-tuled ning raja ääre-, lõpu- ja lävetuled (sh läve jätkutuled).

Piloot saab valida tulede intensiivsust, kasutades selleks Pärnu AFIS kanalit 135,305 järgmiselt:

* kolm klikki kanalil lülitab sisse tuledesüsteemi intensiivsusega 1%;
* viis klikki kanalil lülitab sisse tuledesüsteemi intensiivsusega 10%;
* seitse klikki kanalil lülitab sisse tuledesüsteemi intensiivsusega 100%.

PCL funktsiooni lülitab lennuinformaator sisse pärast töövahetuse lõpetamist ning välja töövahetuse alguses, st. AFIS-üksuse tööajal ei ole piloodil võimalik tulesid raadiosidekanali kaudu sisse lülitada.

PCL kasutamine on kirjeldatud AIP-is.

###### Kõrge intensiivsusega tulede kasutamine

Kõrge intensiivsusega tuled peavad olema sisse lülitatud 100% võimsusega, kui:

1. nähtavus maal on vähem kui 5 km,
2. pilvekõrgus on madalam kui kasutatava lähenemisprotseduuri OCH/OCA + 300 jalga (90 m),
3. muudel juhtudel, kui tulede kasutamine lennuohutuse tagamiseks osutub vajalikuks.

Kui kasutatakse tulede võimsust 100%, teavitatakse sellest alati õhusõiduki meeskonda.

Kui on teada, et õhusõiduki meeskond on saavutanud visuaalse kontakti lennuväljaga, võib tulede võimsust muuta vaid õhusõiduki meeskonna palvel.

Kui õhusõiduki meeskond palub võimsuse vähendamist, tehakse seda korraga kaks astet allapoole, välja arvatud juhul, kui palutakse mingit teatud astet.

Märkus: *Lennuvälja hoolduspersonali palvel tuleb raja- ja ruleerimisteede tulesid kasutada ka talviste hooldustööde ajal*.

#### Õhuruumi läbiva liikluse teenindamine

Lendamist puudutavad üldnõuded lennuvälja lennuinfotsoonis.

##### Informatsioon õhusõidukilt, mis läbib lennuvälja lennuinfotsooni

Õhusõiduk, mis lendab lennuinfotsooni kavatsuseta maanduda seal asuval lennuväljal, peab edastama järgmise informatsiooni:

kavatsus siseneda lennuinfotsooni;

asukoht ja lennukõrgus;

marsruut ja lennukõrgus lennuinfotsoonis ja nende võimalikud muudatused ning muud kavatsused;

arvestuslik saabumisaeg lennuinfotsoonis olevale tähisele või lennuvälja kohale või arvestuslik lennuinfotsoonist väljumise aeg.

Kõik lennuinfotsoonis lendavad õhusõidukid peavad teatama oma kavatsustest ning manöövritest. Õhusõiduk võib teatatud marsruuti või lennukõrgust muuta ainult peale AFIS-üksuse informeerimist ja sellepoolset kinnitust. Antud nõue ei puuduta lähenemist sooritavat õhusõidukit.

Piloot peab teatama lennuinfotsoonis olevate tähiste ületamisest ning lennuinfotsoonist väljumisest.

AFIS-üksus võib paluda õhusõidukil teatada lisaks eeltoodule ka muud informatsiooni, mis on oluline lennuohutuse tagamiseks.

##### Informatsioon AFIS-üksuselt õhusõidukile, mis läbib lennuvälja lennuinfotsooni

AFIS-üksus edastab lennuinfotsoonist läbilendavale liiklusele järgmise informatsiooni:

liiklusinfo;

õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH), küsimisel ka õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil (QFE);

muu lennuohutuse seisukohast oluline informatsioon.

##### Meeskondade omavaheline raadioside

AFIS-üksus võib paluda kahe või enama õhusõiduki pilooti seada sisse otsene omavaheline raadioside, et informeerida teineteist oma kavatsustest ja kooskõlastada tegevust kokkupõrkeohu vältimiseks. Samadel eesmärkidel võivad piloodid luua raadioside ka omal initsiatiivil.

### Koostööprotseduurid teiste ATS-üksustega

Pärnu AFIS-üksuse ja teiste ATS-üksuste vahelised koostööprotseduurid on sätestatud koostöölepingutega (vt. osa 7 „Seonduvad dokumendid“).

### Koostööprotseduurid ja –lepingud õhuruumi kasutavate organisatsioonidega

Koostööprotseduurid ja –lepingud regionaalsete lennujaamade lennuliiklusteenistuste ja nende tööd mõjutavate teiste õhuruumi kasutavate organisatsioonidega on toodud käesoleva käsiraamatu osas 7 „Seonduvad dokumendid“.

### Eriolukorrad

Häireteenuse osutamine toimub kooskõlas käesoleva käsiraamatu osaga 1.6 „Häireteenus“.

Pärnu AFIS juhindub lisaks käesoleva käsiraamatu juhistele veel ka dokumendist QPU-RLJ-P-11 Tegutsemine lennuõnnetuse ohu või lennuõnnetuse korral Pärnu lennujaamas.

Kõikide häireolukordade tarbeks kasutatavad kontroll-lehed (sisaldavad tegutsemise korda ning operatiivtelefonide nimistuid) asuvad AFIS-üksuse töökohal.

# Teavitamine lennuõnnetusest, -intsidentidest ja vahejuhtumistest

## Teated lennuõnnetustest, -intsidentidest ja vahejuhtumitest

Lennuõnnetustest ja intsidentidest teatamise kord on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega (EL) nr 376/2014. Selliste juhtumiliikide loetelu, millest kohustuslikus korras teatada tuleb, on toodud Euroopa Komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 2015/1018.

Intsidendiga seotud ATS-üksus peab:

1. kindlaks tegema ja ära määrama intsidendi liigi;
2. täitma <https://e2.aviationreporting.eu/reporting> lehel vastava vormi;
3. kindlustama, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Ohutusjuurdluse Keskus ja Transpordiamet saaks kogu vajaliku informatsiooni intsidendi kohta.

ATS-üksused peavad registreerima informatsiooni mistahes juhtumite ja kehtivatest protseduuridest kõrvalekaldumiste kohta, mida pole esitatud käesoleva punkti teises lõigus toodud loetelus, kuid mis mõjutavad lennuliiklusteenuse kvaliteeti.

Juhtumite registreerimise, käsitlemise ja analüüsi tulemuste kasutamise korra kehtestavad lennuliiklusteenust osutavad ettevõtted, lähtudes seejuures lennuvälja käsiraamatus toodud nõuetest ja põhimõtetest.

Juhtumeid puudutava informatsiooni Transpordiametile edastamise korra määrab Transpordiamet.

# Kooskõlastused

## Ettevõttesisesed kooskõlastused

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ametikoht | Nimi | Kuupäev |
| Kvaliteedi- ja vastavuse juhtivspetsialist | Ilona Soitu | 19.03.2025 |
| Lennuohutuse juht | Hannus Vard | 25.03.2025 |
| Tallinna lennuvälja käitusjuht | Tormi Loide | 13.03.2025 |
| Juriskonsult | Ester Kodar | 18.03.2025 |

## Ettevõttevälised kooskõlastused

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ettevõte | Ametikoht | Nimi | Kuupäev |
| Transpordiamet | Lennundusteenistuse lennuväljade ja lennuliiklusteeninduse osakonna vaneminspektor |  |  |

# Seonduvad dokumendid

## Üldised

* + - ICAO Doc 4444
    - ICAO Circular 211-AN/128
    - ICAO Annex 2
    - ICAO Annex 3
    - Eurocontrol AFIS Manual
    - Eurocontrol ATFCM Users Manual
    - Komisjoni rakendusmäärus (EL)923/2012 (SERA)
    - Komisjoni rakendusmäärus (EL)2017/373
    - Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL)2018/1139
    - Majandus- ja kommunikatsiooniministri 26.03.2015 määrus nr 24 „Riigisisesed lennureeglid ja erandid ning erisused komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 923/2012 sätestatud lennureeglitest“
    - Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 376/2014 (Tsiviillennunduses lennuohutust mõjutavast juhtumist teatamise kord)
    - Euroopa Komisjoni määrus (EL) nr 2015/1018 (Selliste juhtumiliikide loetelu, millest tuleb kohustuslikus korras teatada)
    - Lennundusseadus
    - Lennunduse raadioside reeglid
    - Eesti AIP

## Kärdla lennuväljaga seonduv

* + - Koostööleping Kärdla lennujaama ja Lennuliiklusteeninduse AS Piirkondliku lennujuhtimiskeskuse vahel;
    - Aeronavigatsiooniteabe edastamise leping Kärdla lennuvälja kohta;
    - Koostöökokkulepped droonikäitajatega.
    - QKA-RLJ-K-15 Ebareeglipärasusest ja lennuohutust mõjutavast juhtumist teavitamise kord Kärdla lennuväljal
    - QKA-RLJ-J-08 Kärdla lennuvälja aeronavigatsiooniliste seadmete käitamise situatsioonikava

## Pärnu lennuväljaga seonduv

* + - Koostööleping Pärnu lennujaama ja Lennuliiklusteeninduse AS Piirkondliku lennujuhtimiskeskuse vahel
    - Aeronavigatsiooniteabe edastamise leping Pärnu lennuvälja kohta
    - QPU-RLJ-K-17 Ebareeglipärasusest ja lennuohutust mõjutavast juhtumist teavitamise kord Pärnu ja Kihnu lennuväljal
    - QPU-RLJ-P-14 Pärnu lennujaama aeronavigatsiooniteenuste ja –seadmete situatsioonikava

# Lisad

**Lisa 1** – Kärdla AFIS häireteenuse kontroll-lehed

**Lisa 2** – Pärnu AFIS häireteenuse kontroll-lehed