

**ENR 1.5 LÄHTÖ-, LÄHESTYMIS- JA ODOTUS-  
MENETELMÄT****1. YLEISTÄ**

1.1 Julkaistut lähtö-, lähestymis- ja odotusmenetelmät perustuvat ICAO:n julkaisun Doc 8168-OPS/611 viimeisimpään painokseen.

1.2 Merkittävät eroavuudet kansallisten ja vastaavien ICAO:n menetelmien välillä on lueteltu osassa GEN 1.7.

**2. LASKEVAT IFR-LENNOT****2.1 Tulokset**

2.1.1 Lähestymisalueelle laskua varten saapuvat IFR-lennot selvitetään selvitysrajalle, joka on yleensä käytössä olevan kiitotien alkulähestymisrasti. Aluelennonjohdon antamaan tuloksetukseen voi tarvittaessa liittyä vakiotuloreitin käyttö. Tuloksetusta on noudatettava siihen saakka, kunnes lähestymislennonjohtopalvelua antavalta ATC-elimeltä saadaan jatketulotus. Jos selvitysraja saavutetaan ennen jatketulotuksen saamista, on suoritettava odotusmenetelmä viimeksi saadulla ja kuitatulla lentokorkeudella.

2.1.2 Lähestymiselvitys voidaan antaa ilma-alukselle sen seurattessa vakiotuloreittiä.

**2.2 Lähestymismenetelmät ja ilmatila**

2.2.1 EGNOS on käytettävissä myös lähestymiseen LNAV/VNAV minimeihin dokumentissa EASA CM - AS - 002 Clarification to AMC 20-27 määritettyjen vaatimusten mukaisesti.

2.2.2 CTR/FIZ/TMA ilmatilat on suunniteltu suojaamaan julkaistut mittarilähestymismenetelmät. Kaikissa tapauksissa ilma-alus on suojattu esteiltä ja maastolta noudattaessaan julkaistun mittarilähestymismenetelmän mukaisia korkeuksia ja nopeuksia; estevaravaatimuksista ei ole joustettu.

2.2.3 Seuraavilla lentopaikoilla saattaa ilma-alus joutua NDB menetelmän racetrack sisäänlennossa FIZ/TMA alueiden alapuolelle ennen CTR/FIZ alueelle pääsemistä: EFIV, EFKE, EFKT ja EFKK.

2.2.4 Seuraavilla lentopaikoilla ilma-alus joutuu NDB menetelmässä ilman loppulähestymisrastia FIZ UPPER alueiden alapuolelle ennen FIZ LOWER alueelle pääsemistä: EFMI ja EFSI.

2.2.5 Katso kuva 2.2.6.

**ENR 1.5 DEPARTURE, APPROACH AND HOLDING  
PROCEDURES****1. GENERAL**

1.1 Published departure, approach and holding procedures are based on those contained in the latest edition of ICAO Doc 8168-OPS/611 (PANS/OPS).

1.2 A list of significant differences between national and ICAO procedures, see GEN 1.7.

**2. ARRIVING IFR FLIGHTS****2.1 Inbound clearance**

2.1.1 IFR flights entering and landing within a terminal control area will be cleared to a specified clearance limit, which is normally initial approach fix serving the runway in use. Inbound clearance given by the ACC may include the use of standard arrival route when needed. Inbound clearance shall be adhered to until further clearance is received from the ATC unit providing approach control service. If the clearance limit is reached before further clearance has been received, holding procedure shall be carried out at the level last received and acknowledged.

2.1.2 The approach clearance may be issued during the standard arrival route.

**2.2 Approach procedures and airspace**

2.2.1 EGNOS can also be used for approach to LNAV/VNAV minima according to requirements specified in document EASA CM - AS - 002 Clarification to AMC 20-27.

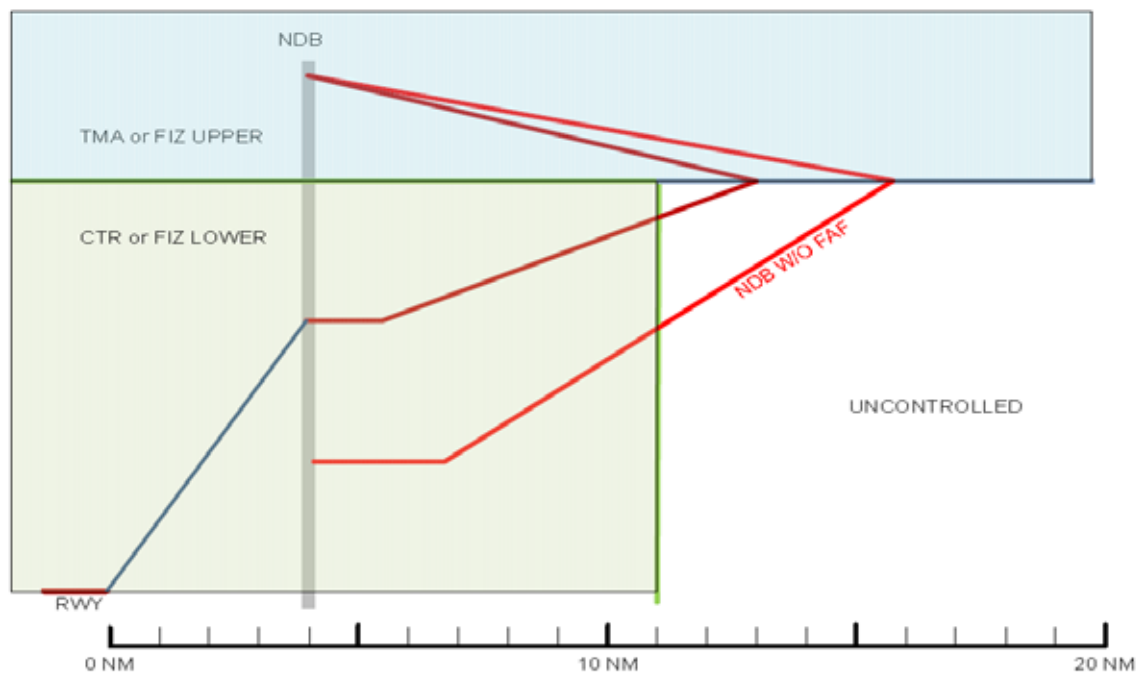
2.2.2 CTR/FIZ/TMA airspaces are designed to accommodate published instrument approach procedures. In all cases aircraft is protected from terrain and man-made obstacles when published altitudes and speeds are observed, i.e. obstacle clearance requirements are not compromised.

2.2.3 Aircraft may fly below FIZ/TMA airspace when inbound of NDB racetrack procedure before entering CTR/FIZ airspace at the following aerodromes: EFIV, EFKE, EFKT and EFKK.

2.2.4 Aircraft will fly below FIZ UPPER airspace when inbound of NDB procedure without FAF before entering FIZ LOWER airspace at the following aerodromes: EFMI and EFSI.

2.2.5 See picture 2.2.6.

## 2.2.6



### 3. LÄHTEVÄT IFR-LENNOT

3.1 Lähtevät lennot saavat ATC-selvityksen paikalliselta lähilennonjohdolta tai AFIS-elimeltä. Selvitysrajana on normaalisti määrälaskupaikka.

3.2 Lähtevien turbiini-ilma-alusten on pyydettyä käynnistyslupa. Milloin odotettu myöhästyminen on vähemmän kuin 10 minuuttia, annetaan ilma-alukselle lupa käynnistää moottorit välittömästi.

### 4. MUITA TÄRKEITÄ TIETOJA JA MENETELMIÄ

#### 4.1 Melunvaimennusmenetelmät

4.1.1 Lentoasemien ilmaliikenne järjestetään siten, että siitä aiheutuva lentomelu asuinalueilla ehkäistään mahdollisimman tehokkaasti.

4.1.2 Julkaistut vakiolähtö- ja tuloreitit ovat samalla melunvaimennusreittejä.

4.1.3 Lentoalähdön jälkeen tulee ilma-aluksen nousta ainakin 600 M (2000 FT) korkeuteen niin nopeasti kuin se normaalisti on mahdollista.

4.1.4 Mittari- tai näkölähetyksen loppuosaa ei tule suorittaa ILS- tai PAPI-järjestelmän liukukulmaa pienemmällä kulmalla. ILS GP:n tai PAPI-järjestelmän puuttuessa on loppulähestyminen pyrittävä suorittamaan vähintään 3 asteen liukukulmaa noudattaen.

### 3. DEPARTING IFR FLIGHTS

3.1 Departing flights will receive ATC clearance from the local aerodrome tower or AFIS unit. The clearance limit will normally be the aerodrome of destination.

3.2 Departing aircraft fitted with turbine-engine shall request start-up clearance. When the expected delay is less than 10 minutes, aircraft will be cleared to start engines immediately.

### 4. OTHER RELEVANT INFORMATION AND PROCEDURES

#### 4.1 Noise abatement procedures

4.1.1 Airport air traffic must be organised in a way that minimises aircraft noise in residential areas as efficiently as possible.

4.1.2 The published SID and STAR-routes are also minimum noise routings.

4.1.3 After take-off aircraft shall climb as rapidly as practicable to at least 600 M (2 000 FT).

4.1.4 The final stage of an instrument or visual approach shall not be performed below the glide path of ILS or PAPI. When ILS GP or PAPI is not available, the approach should be carried out maintaining at least 3 degree glide path.

4.1.5 Jatkuva korkeuden vähennys (CD) on ilma-aluksen toimintateknikka, jossa saapuva ilma-alus vähentää jatkuvasti korkeutta käyttäen pienintä mahdollista moottoritehoasetusta, ihanteellisesti mahdollisimman pienen ilmanvastuksen lentoasussa, ennen FAF/FAP:a. Toiminnan mahdollistaa ilmatilan ja menetelmien suunnittelu sekä lennonjohdon toiminta.

4.1.6 Ilmailulaitoksen päätöksen perusteella lentämistä alle 2000 FT (600 M) MSL lentokorkeudella Helsingin kaupungin yläpuolella tulee välttää. Helsingin melunvaimennusalueen (EFNOISE01) koordinaatit on annettu osassa AIP ENR 5.6, ja alue on esitetty ao. kartoilla.

*Huom.: Edellä olevasta huolimatta ilma-alusten on noudatettava melunvaimennusalueella sijaitseville tulo- ja lähtöreiteille määrittäjä lentokorkeuksia.*

## 4.2 VFR-lennot

4.2.1 VAC-kartoilla esitetyt VFR tulo- ja lähtöreitit, ilmoittautumispaikkoja ja lentokorkeuksia koskevia määräyksiä

4.2.1.1 Ellei lennonjohtoselvityksestä muuta johdu, on valvotulla lentopaikalla ao. ATC-elimien toiminta-aikana noudatettava VAC-kartalla annettuja VFR tulo- ja lähtöreitit sekä lentokorkeuksia seuraavasti:

- a) Lentopaikalle tulo ja sieltä lähtö on suoritettava näkölähestymiskartalla esitetyt reitit pitkin ja ao. ilmoittautumispaikan kautta
- b) Näkölähestymiskartalla annetut tulo- ja lähtöreitit korkeudet ovat
  - päivällä maksimilentokorkeuksia ja
  - yöllä nimenomaisesti noudatettavia (= MAX/MIN) lentokorkeuksia.

*Huom.: Helsinki-Vantaan lentoaseman osalta on sään salliessa sekä yöllä noudatettava VAC-kartalla esitetyt maksimikorkeuksia.*

4.2.1.2 Yllä oleva koskee myös AFIS-lentopaikkoja, ellei ilma-alus ilmoita toisenlaisesta menettelytavasta AFIS-elimelle.

4.2.1.3 VAC-kartoilla esitetyt menetelmät eivät ole voimassa ao. ATS-elimien toiminta-ajan ulkopuolella.

4.1.5 Continuous descent (CD) is an aircraft operating technique, enabled by airspace design, procedure design and ATC facilitation, in which an arriving aircraft continuously descends by employing minimum engine thrust, ideally in a low drag configuration, prior to the FAF/FAP.

4.1.6 According to the Decision of Civil Aviation Administration flying below 2000 FT (600 M) MSL above the city of Helsinki shall be avoided. For coordinates of Helsinki Noise Abatement Area (EFNOISE01), see AIP ENR 5.6 and the appropriate charts.

*Note: Irrespective of the recommendation above the aircraft shall follow flying altitudes specified for departure and arrival routes located within noise abatement area.*

## 4.2 VFR flights

4.2.1 Provisions on VFR arrival/departure routes, reporting points and altitudes published on Visual Approach Charts

4.2.1.1 Unless otherwise prescribed in ATC clearance, the VFR arrival / departure routes and associated altitudes published for controlled aerodromes shall be complied with during the operational hours of ATC as follows:

- a) The arrival or departure shall be conducted along the published routes and via the appropriate reporting point
- b) The issued altitudes for such routes shall be regarded as:
  - the maximum altitude by day, and
  - the actual (MAX/MIN) altitude to be observed by night.

*Note: For Helsinki-Vantaa airport the given maximum altitudes shall be adhered to weather conditions permitting and by night.*

4.2.1.2 The provisions above apply also for AFIS aerodromes unless otherwise notified to the AFIS by the aircraft.

4.2.1.3 The procedures given on VAC are not in force outside the operational hours of the appropriate ATS unit.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK