

Väljavõtted Kuressaare lennuvälja käsiraamatust (2004.a)

SISUKORD

MÕISTED.....	2
LENNUJAAMA TEGEVUSALAD	5
TERRITOORIUMI PIIRID.....	5
TULED ja ELEKTRISÜSTEEM	6
KÜTUSED JA TANKIMINE	8
TULEOHUTUS JA VEEVÕTUKOHAD.....	9
SIDE- JA NAVIGATSIOONISEADMED	9
PIIRIPUNKT	10
ÕNNETUSED JA VALMISOLEK.....	11
LENNUVÄLJA LIIKLUSALA HOOLDUS.....	11
LENNUOHUTUS	12
PIIRANGUALAD.....	13
TÖÖKESKKONNA OHUTEGURITEST TULENEVATE RISKIFAKTORITE HINNANG JA TEGEVUSKAVA KLJ- s.....	15

MÕISTED

IFR-lend:

Instrumentaallennu reeglite järgi toimuv lend.

Instrumentaallennuilm:

Ilmatingimused, väljendatuna nähtavusena, vahemaana pilveni ja pilvisuse kõrgusena, mille arvulised suurused on väiksemad kehtestatud visuaallennu ilmatingimustest (VMC-miinumum).

Instrumentaallähenemismenetlus:

Sari eelnevalt määratletud, mõõteriistade abil sooritatavaid manöövreid, mis väldivad kokkupõrke takistustega ja mida sooritatakse lähenemise algpunktist või teatud saabumismarsruudi algusest kuni võimaliku maandumise alustamise punktini, ja kui maandumine ei toimunud, asendi saavutamiseni, mis rahuldab ootetsoonile või marsruudile kehtestatud ohutu kõrguse nõuded.

Keeluala:

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

Kommertslenkundus:

Reisijate, posti ja/või lasti vedu õhu teel tasu või hüvituse eest.

Kontrollitav lend:

Lennujuhtimisüksuse loal toimuv lend.

Kontrollitav lennuväli:

Lennuväli, kus toimub lennuväljaliikluse lennujuhtimine.

Kopter:

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

Kõrgus takistuste kohal merepinnast/ määratuna lennuvälja või raja läve kõrgustasandist:

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

Käitaja:

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

Lennujaam:

Püsivalt organiseeritud lennuliiklusteenindusega lennuväli.

Lennujuhtimine:

Teenindamine, mille eesmärk on:

a) kokkupõrgete vältimine:

1. õhusõidukite vahel ning

2. manööverdusalal olevate õhusõidukite ja takistuste vahel;

b) lennuliikluse parandamine ja reguleerimine.

Lennujuhtimine lähenemisel:

Saabuvate ja lahkuvate õhusõidukite kontrollitavate lendude juhtimine.

Lennujuhtimispiirkond:

Maa- või veepinna kohal olevast teatud tasandist kõrgemal paiknev kontrollitav õhuruum

Lennuk:

Õhust raskem õhusõiduk, mille liikumiseks kasutatakse jõuseadet ja mille tõstejõud õhus moodustub peamiselt aerodünaamiliste reaktsioonide mõjul antud lennutingimustes liikumatuteks jäävate kandepindadega.

Lennutrass:

Koridorikujuline, raadionavigatsiooniseadmetega varustatud lennujuhtimispiirkond või selle osa.

Lennuväli:

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

Maandumisala:

Õhusõidukite startimiseks ja maandumiseks ettenähtud liiklusala osa.

Maapealsed seadmed:

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

Perroon:

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

Rada:

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

Raja lävi:

Maandumiseks kõlbuliku rajaosa algus.

Reisilennukõrgus:

Lennukõrgus, millel toimub suurem osa lennust.

Ruleerimistee:

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

- a) õhusõidukite seisupaiga ruleerimisriba. Ruleerimisteenä märgistatud perrooni osa, mis on õhusõidukitele ette nähtud vaid seisupaigale ruleerimiseks;
- b) perrooni ruleerimistee. Ruleerimisteede võrgu perroonil asuv osa, mis on ette nähtud ruleerimiseks üle perrooni;
- c) kiirruleerimistee. Ruleerimistee, mis ühineb rajaga terava nurga all ja võimaldab maandunud lennukitel lahkuda rajalt suurema kiirusega, kui see oleks muude ruleerimisteede kasutamisel võimalik, vähendades sellega rajal viibimise aega.

Õhusõiduk:

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

Õhusõiduki kapten:

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

LENNUJAAMA TEGEVUSALAD

AS-i Kuressaare lennujaam tegevusalad on:

- lennujaama käitamine;
- lennujaama kasutavate juriidiliste ja füüsiliste isikute lennundusalane maapealne teenindamine;
- reisija- ja kauba veodokumentide vormistamine ja müük, reisibüroo töö korraldamine;
- kaubakäitlus ja kaubaladude käitamine;
- õhusõidukite tehnohoolduse teostamine;
- informatsiooni- ja reklaamialane tegevus;
- side- ja kommunaalteenuste osutamine ja vahendamine;
- reisijate teenindamine autobussidega;
- lennujuhtimis- ja infoteenuste osutamine;
- päästeteenuste osutamine;
- avalik toitlustamine;
- alla kuus kuud kestvad koolitused;
- kaubandus- ja vahendustegevus.

AS Kuressaare Lennujaam omab lennujaama käitamiseks/ lennutegevuse ohutuse tagamiseks ning seaduslikuks korraldamiseks vajalikke struktuure, talitusi, rajatise, seadmeid, varustust ja protseduure ning piisavate teadmiste, oskuste ja kogemustega personali, mis omakorda vastavad ICAO ja JAA ühtsetele lennundusnõuetele ja on Lennuameti poolt sertifitseeritud ning vastavuses EUROCONTROL ATM 2000+ strateegiaga.

Lennuliiklusteenistus osutab Kuressaare lennuväljal ja seda ümbritsevas õhuruumis lennujuhtimisteenust, mis hõlmab lisaks ka lennuinfo (AIS)- ja häireteenindust ning lennundusoperaatorite meteoroloogilist teenindust; samuti lennuinfo- ja häireteenindust ning meteoroloogilist teenindamist Ruhnu lennuväljal.

TERRITOORIUMI PIIRID

Kuressaare lennuväljal on kinnine ja avatud territoorium.

Kuressaare lennuvälja avatud territooriumi moodustab lennuvälja haldusterritooriumi üldsusele avatud osa, millel tavaolukorras rakendatakse piiratud julgestusmeetmeid mootorsõidukite parkimise korra ja avastatud omanikuta pagasi käitlemise ning teiste protseduuride näol. Avatud territooriumil asub pea- e. terminalihoone koos lennujuhtimistorniga (mõlemate hoonete ruumid on osaliselt piiratud juurdepääsuga või kinnised). Avatud tsooniga piirnevate rajatiste julgestus Kuressaare lennuväljal tagatakse video- ja tehnilise valve süsteemide kasutamisega, perrooni, liiklusala ja piirdeaiaga julgestus lisaks sellele veel julgestusteenust osutava üksuse patrullteenistuse (valvevahtkonna) poolt. Avastatud lennuohutust või julgestust ohustavast tegevusest tuleb informeerida lennuohutuse ja –julgestuse juhti ning vajadusel politseid.

Kuressaare lennuvälja kinnine territoorium on piirdeaiaga ümbritsetud osa, navigatsiooniseadmete aedikud, lennujuhtimistorn ja reisiterminali need ruumid, kuhu üldsusel puudub vaba juurdepääs. Kinnisel territooriumil asuvad hooned: hooldetehnika garaaž; hoiukuur perrooni ääres; hoiukuur endisel meteoväljakul, hoiukuurid hooldetehnika garaaži läheduses 3tk.

Kuressaare lennuvälja kinnine territoorium – 2/3 alast on piiratud 1,5m kõrguse võrkaiaga, mille üleval servas on okastraat. Ülejäänud vaba ala on piiratud merega. Pääsuks lennuvälja territooriumile on 5 väravat:

- Jalg- ja autovärv garaaži pääsuks, lennujaama terminalist põhjapool;
- Jalg- ja autovärv endisele meteoväljakule pääsuks, lennujaama terminalist lõunapool;
- Suur värv vahetult enne lennuraja 05 läve.

Värvad on normaalolukorras suletud ja lukustatud. Väravate võtmed asuvad hooldemeeskonna ja lennujuhi kontrolli all.

Kuressaare Lennujaama reisiterminalis asuvad:

- kassa ja baar (omavad üksteisest sõltumatuid sissepääsu võimalusi, Kassa on osaliselt ümbritsetud kuulikindla pleksiklaasiga ;
- administratiivblokk (omab ka eraldi õuest sissepääsu, normaalasendis suletud);
- külalistemaja ja saun (omab ka eraldi õuest sissepääsu, normaalasendis suletud);
- lennujuhtimistorn (omab kahte eraldi sissepääsu, normaalasendis lukustatud).

Kuressaare reisiterminalis reguleeritakse läbipääsurežiim:

- isikulubade süsteemi kaudu;
- normaalolukorras lukustatud uste kasutuslubade andmisega tööülesannetega määratud ulatuses, vastavalt julgestus-, piiri- ja tollikontrolli tsooni režiimidele ja nende kasutuse registreerimisega (personal, lennuettevõtjate esindajad ning teised üürnikud, kellel on pääs kinnisele territooriumile ja steriilsesse tsooni, õhusõidukite piloodid vastava dokumendi ettenäitamisel);
- reisijate kinnisesse tsooni lubamisega pardakaartide alusel.

Lennuvälja töövälisel ajal (19.00 – 07.00) on kõik ukSED lukustatud, va terminali peauks.

TULED ja ELEKTRISÜSTEEM

Lennurada 18/36 on varustatud PAPI-tulede ning kõrge intensiivsusega ääre- ja otsatuledega (LIH), madala intensiivsusega lähenemistuledega suunalt 18 (LIL).

Lennurada 05/23 tulede süsteem puudub.

Ruleerimistee A, on varustatud kõrge intensiivsusega ääretuledega, ruleerimistee suunatablood on pimedal ajal valgustatud.

Ruleerimistee B, tulede süsteem puudub, ruleerimistee suunatablood on pimedal ajal valgustatud.

Perroon on pimedal ajal valgustatud prožektoritega (lennu-juhtimistorni katusel asub 2 tk, ning tuulesuunanäitaja posti küljes asub 2 tk ja valgustuse saab vajadusel sisse lülitada lennuliiklus-teenindusüksuse töökohast lauapaneelis asuvast lülitite süsteemist). Lisaks eelpool üles täheldatud valgustusele, on perrooniil ka lisalaternad, mis asuvad perrooni ääres laternapostide otsas ja mille sisse/välja lülitamine toimub valvevahtkonna poolt klaasgaleriist. Perroon eraldi maamärgistust ei oma.

Tuulekott on pimedal ajal valgustatud (tuulekoti karkassi küljes asub 4 prožektorit), valgustuse saab vajadusel sisse lülitada lennuliiklusteenindusüksuse töökohast lauapaneelis asuvast lülitite süsteemist.

Lennuvälja valgustus peab olema sisse lülitatud lennutegevuse toimumisel pimedal ajal ja alates ajast, mil päikeseketas on horisondist allpool rohkem kui 6° ning igal ajal, sõltuvalt ilmastikutingimustest ning pilootide poolsest sellekohasest nõudest.

Kõrgintensiivsustulede intensiivsuse muutmine (kasutatavad intensiivsus %-d: 100, 30, 10, 3, 1) toimub informaatori töökohal oleva tabeli alusel, mis arvestab ilmastikutingimusi ja valitsevat nähtavust. Piloodi nõudel teostatakse alati intensiivsuse muutmist sõltumata tabelist. Kui piloot palub intensiivsuse vähendamist, tehakse seda korraga 2 astet allapoole. Lennuvälja valgustus tuleb sisse lülitada vähemalt 15 minutit enne õhusõiduki arvestuslikku saabumise aega. Lähenemistuled lülitatakse sisse koos kasutatava raja tuledega õhusõiduki saabumisel ning päeval ajal juhul, kui piloot seda palub. PAPI-tuled on sisselülitatud õhusõiduki saabumisel nii päeval kui öisel ajal. Rajatuled peavad olema pärast õhusõiduki starti sisse lülitatud seni, kuni peetakse vajalikuks, arvestades võimalust õhusõiduki tagasipöördumiseks stardi ajal või pärast starti tekkinud hädaolukorra puhul, kuid mitte lühemat aega kui 15 minutit peale õhusõiduki starti. Ruleerimisteede tuled peavad olema sisselülitatud õhusõiduki ruleerimise ajaks, ning lülitatakse välja kui neid pole enam vaja ruleerivale õhusõidukile.

Lennuvälja liiklusala läheduses/liiklusalal ja lähenemisasal asuvad takistused on valgustatud EV seadustega/määrustega ette nähtud korras.

Kuressaare lennuväli on varustatud 100 kW **avariigeneraatoriga** (tüüp DGMA-100). Avariigeneraator asub garaažiruumides ja sissepääs sinna on lubatud vaid vastava loa ettenäitamisel. Avariigeneraator tagab toite tervele lennuväljale, k.a. tulede süsteem, ilma lisatankimiseta 10 tundi.

Kuressaare lennujaam on ühendatud Eesti Energia elektrivõrku. Kõik lennujaama hooned ja hoonete ümbrused on varustatud valgustusega. Valgustus kindlustatakse nii postide otsas asuvate lampide/ prožektoritega, kui ka hoonete küljes asuvate lampide/ prožektoritega. Valgustused lülitatakse sisse vahetult enne päikese loojangut ning välja peale päikese tõusu, raja-ja lähenemisvalgustus vastavalt käesoleva käsiraamatu osa E 2 Lisa 1-G alalisa A alusel. Vajadusel kasutatakse hoonete/ territooriumi valgustamist ka päeval ajal, kui on tegu halva (piiratud) nähtavusega. Lülituspunktid asuvad lennujuhtimistorni valgusseadmete paneelil, reisiterminali klaasgalerii perroomipoolses otsas seinal ja garaaži seinal (juurdepääs kõigil lülituspunktidel piiratud). Lennujaama peahoone esine ala on valgustatud tavatänavavalgustuslampidega ja lülitub sisse aegrelee toimel. Aegrelee asub garaaži varugeneraatori kõrvalruumis (juurdepääs piiratud). Valgustatud on ka kõik lennuvälja side-ja navigatsiooniseadmete hooned/antennid ning lennujuhtimistorni katusepiirded (viimased lülituvad sisse-ja välja vastavalt aegrelee töögraafikule).

Kuressaare elektrivarustuse trafoalajaam paikneb hooldetehnika garaaži läheduses kinnisel territooriumil. Juurdepääs eelnimetatud süsteemidele on ainult elektrivõrkude esindajal, kes omakorda pääseb territooriumile vaid vastava loa ettenäitamisel ning lennujaama side- ja navigatsiooniseadmete tehnikul. Majakad asuvad eraldi elektrisüsteemides, seega on välistatud võimalus, kus ühe alajaama rikke korral on töökõlbmatud kõik navigatsiooniseadmed.

Kuressaare lennuväljal kontrollitakse elektrisüsteemide korrasolekut iga päev. Ülevaatusi teostavad Kuressaare lennuväljal lennujaama tööajal Side-ja Navigatsiooniseadmete tehnikud, lennujuhtimistornis teostab kontrolli osaliselt lennujuht.

KÜTUSED JA TANKIMINE

Kuressaare lennuväljal on võimalik **tankida** õhusõidukeid järgmiste lennukikütustega:

- JET A1;
- AVIO bensiin AVGAS 100LL.

Seega Kuressaare lennuväljal hoiustatakse ka neid kütuse liike.

Tankimisteenust osutab AS Kuressaare Lennujaam. Tankimine toimub statsionaarsetest tanklatest. Tankimist teostavad vastava väljaõppe saanud isikud. Õhusõiduki meeskonnale esitatakse peale tankimist korrektselt vormistatud ja allkirjastatud tankimisleht.

Kuressaare lennuväljal asub tankur- auto lennukipetrooliga mahutavusega 12m³; statsionaarne tankla avio- bensiiniga mahutavusega 5m³. Juurdepääs kütusele on ainult lennujaama vastavatel tööüksustel, kütusesüsteemid on normaalasendis lukustatud.

Asukoht:

- Avgas 100 LL (statsionaarne tankla mahutavusega 5m³), asub lennuvälja perrooni ääres põhjapoolsel küljel.
- JET A-1 (tankur- auto lennukipetrooliga mahutavusega 12m³, *gravity filling system*) asub (tankimise välisel ajal) garaaži mittekõetavas ventileeritavas osas kinniste uste taga, tankimise ajal sõidab hooldemeeskonna töötaja tankur- autoga perroonile.

Statsionaarne tankla mahutavusega 5m³ on värvitud valget värvi, mis hoiab ära ülekuumenemise. Pinnase ja põhjavee reostumist välditakse seadusega ette nähtud korras õige pinnasekatte ning kaitsevanni olemasoluga mahuti all, samuti on olemas vastavad imamis-matid juhuks, kui mingil põhjusel toimub kütuse mahavoolamine perroonil.

Tankur (12 m³) on värvitud valget värvi, mis hoiab ära ülekuumenemise. Pinnase ja põhjavee reostumist välditakse seadusega ette nähtud korras õige pinnasekattega mahuti seisupaiga ja tankimiskohtade all, samuti on olemas vastavad imamis-matid juhuks, kui mingil põhjusel toimub kütuse mahavoolamine perroonil.

Kütusesüsteemide seisupaiga ja tankimiskoha vahetus läheduses asuvad esmased tuletõrjevahendid.

Eelnimetatud kütuse tarnijaks Kuressaare lennujaama on AS Helmcoil.

Mõlemad kütuse liigid ning tehnilised vahendid kütuse hoidmiseks ja tankimiseks omavad kehtivaid sertifikaate ning neid kontrollitakse/ ja on kontrollitud keskkonna spetsialistide poolt. Kontrollile järgnenud aktid esitatakse AS Kuressaare Lennujaamale.

AS Kuressaare Lennujaam poolt hallatavatel lennuväljadel ohtlikke mikrolaine radiatsiooni levitavaid seadmeid ei ole.

TULEOHUTUS JA VEEVÖTUKOHAD

Kõik Kuressaare lennuvälja hooned ja nende osad on varustatud tule käsikustutusvahenditega ja evakueerumise plaanidega.

Veevõtukohad

- Lennujaama garaaži ees on tiik, mahutavusega 20 m³;
- Maandumisraja 05/23 raja 23 lävi asub vahetult mere ääres, juurdepääs merele olemas.

Tuletõrjevahendite asukohad

- Kõik lennujaama ruumid (terminal, lennujuhtimistorn ja garaaž) on varustatud tulekahjusignalisatsiooniga;
- Kõik lennuvälja ruumid on varustatud tulekustutusvahenditega vastavalt riigi seaduste/määrustega ette nähtud mahus;
- Lennuvälja perrooni varikatuse all ja perrooni ääres paiknevas mittekõetavas hoiukuuris asuvad järelveetavad pulberkustutid.

Tuletõrjevahendite- ja abimehhanismide loetelu

○ Käsipulberkustutid	6 kg	8 tk
○ Järelveetavad pulberkustutid	50 kg	2 tk
○ Järelveetavad pulberkustutid	100 kg	1 tk
○ Rootor- puhur	AKZS75M	1 tk
○ Laadur	BM Volvo	1 tk
○ Veoauto	Ural	1 tk
○ Veoauto	Zil	1 tk
○ Veoauto- kallur	Scania	1 tk
○ Ratastraktor	Case	1 tk
○ Sõiduauto/ maastur	Mazda	1 tk

Kuressaare lennuväljal reaktiivmootori **lööklaine** mõju inimestele ja hoonetele või teistele õhusõidukitele välditakse õhusõiduki paigutusega perroonil. Samuti on kõik perroonil liikuda võivad lennuvälja töötajad informeeritud reaktiivmootoriga kaasnevatest ohtudest. Informeeritust kinnitab iga töötaja allkirjaga vastavasse töökaitsepäevikusse.

SIDE- JA NAVIGATSIOONISEADMED

Kuressaare lennuväli, side- ja navigatsiooniseadmed

- lähimajakas "W" (tüüp PAR-10ss) koordinaatidega 581440,6N 02230035,2E, sagedusega 340 KHz, tööraadius 25 NM, asub raja 17 lähenemissuunal, raja 17 lävest 881 m kaugusel ning on ümbritsetud aiaga ja lukus oleva väravaga. Saab elektritoite eraldi alajaamast, avariitoidet ei oma;
- kaugmajakas "WA" (tüüp PAR-10ss) suunalt 17 koordinaatidega 581640,6N 0223031,6E, sagedusega 350 KHz, tööraadius 80 NM, asub lennuraja 17 lähenemissuunal, raja 17 lävest 3791 m kaugusel ning on ümbritsetud aiaga ja lukus oleva väravaga. Saab elektritoite eraldi alajaamast, avariitoidena on olemas diisलगeneraator (tüüp AD-10), konserveeritud.
- lähimajakas "MA" (tüüp PAR- 8ss) suunalt 35, koordinaatidega 581316,6N 0223034,7E, sagedusega 363KHz, tööraadius 25 NM, asub raja 35 lähenemissuunal,

raja 35 lävest 197 m kaugusel ning on ümbritsetud aiaga ja lukus oleva väravaga. Saab elektritoite lennujaamast, avariitoide lennujaama diiselgeneraatorist;

- Keskmärker MM18 (tüüp MRM-B) asub raja 17 lähenemissuunal, raja 17 lävest 881,82 m kaugusel, koordinaatidega 581440,60N 0223035,17E ning on ümbritsetud aiaga ning lukus oleva väravaga;
- Kaugmärker OM18 (tüüp MRM-B) asub raja 17 lähenemissuunal, raja 17 lävest 3808 m kaugusel ning on ümbritsetud aiaga ja lukus oleva väravaga;
- maapealne raadioside (seadmed asuvad lennujuhtimistornis IV korrusel, tüüp: "Kenwood FM Dual Bander TM-V7"; samuti on kasutusel käsijaamad "Kenwood");
- lennunduse raadiosideseadmed asuvad lennujuhtimistornis III ja IV korrusel, tüüp: "Баклан РМ ", samuti on kasutusel vajadusel käsijaamad "ICOM", tööraadiusega 5 NM);
- peilingaator (asub lennujaama kinnisel territooriumil);
- trassimajakas "KRS" (tüüp VOR- VOR 512C, DME- 2020) (asub lennujaama kinnisel territooriumil, omab akutoidet elektrikatkestuste puhuks ja on ka turvafirma signalisatsiooni-süsteemis) koordinaatidega 581342,0N 0223055,3E, töösagedus 112,400 MHz 24H, tööraadiusega: VOR FL500/50NM ja DME FL500/80NM;
- välistelefoniside;
- siseliinid, 7 eraldi numbrit (side lindistatakse);
- välisliinid, 5 eraldi numbrit (side lindistatakse).

Sidevõrgu jaotuskilbid paiknevad hooldetehnika garaaži kõrval ja terminalihoones. Juurdepääs sidevõrgu jaotuskilpidele on vaid sidevõrkude esindajal, kes omakorda pääseb territooriumile vaid vastava loa ettenäitamisel ning lennujaama side- ja navigatsiooni-seadmete tehnikul.

Lennujaama kinnisel territooriumil asub ka poolautomaatmeteojaam

"Hagenuk", mis on omakorda ümbritsetud aia ning normaalasendis lukus oleva väravaga.

"KRS" ja "Hagenuk" kuuluvad Lennuliiklusteeninduse AS-le.

PIIRIPUNKT

Kuressaare Lennuväli on rahvusvaheline lennuväli, mistõttu tuleb järgida siin ka EV määruste/ seadustega paika pandud piiriületuse korda, mis omakorda lubab pääsu liiklusalale. Tulenevalt piiripunkti staatusest on kohustuslik samas järgida ka Epidemiatorje eeskirjasid ja korda, kuna nakkusohtlikud õhusõidukid võivad saabuda liiklusalale.

Piirikontrolli teostatakse välisriigist saabuvate ja välisriiki suunduvate õhusõidukitele. Lennuväljal ei asu alaliselt piirikontrolli teostavat piirivalve ametnikku. Piirivalve tuleb kohale vastava teate saamisel lennuvälja administratsioonilt, lennuliiklusüksuselt või lennuvälja julgestus- ja päästeteenistuse inspektorilt.

Tollikontrolli teostatakse välisriigist saabuvate ja välisriiki suunduvate õhusõidukitele. Lennuväljal ei asu alaliselt tollikontrolli teostavat tolliametnikku. Tolliametnik tuleb kohale vastava teate saamisel lennuvälja administratsioonilt, lennuliiklusüksuselt või lennuvälja julgestusteenistuse inspektorilt.

Vastavalt Tolliseaduse §5 lg 1 on Kuressaare lennuvälja territooriumil kehtestatud **tollikontrollitsoon**. Tollikontrollitsoon on märgistatud vastava sildiga ning tsooni ajasse kuulub reisiterminali steriilne tsoon, pagasiruum ning teatud piiratud ala reisiterminali ja perroonivahel.

Õhusõiduki maandumisel külgtuule komponendiga **20 m/sek** või rohkem on soovitatav, et lennuliiklusteenindusüksus kutsuks päästeteenistuse julgutama õhusõiduki maandumist taolistes tingimustes.

ÕNNETUSED JA VALMISOLEK

Raja hõõrdekoefitsiendi parandamiseks kasutatakse jää sulatamiseks reagent- aineid. Intensiivne sadu, allajahtunud sademed, tugevad tuisud ja kiilasjää on kõrge ohuteguriga ilmastikunähtused õhusõiduki stardil ja maandumisel.

Lennuliiklusteenindusüksus peab tagama, et piloot saab selle informatsiooni enne ruleerimise algust ja enne maandumist, et teha otsus, kas raja kasutamine on ohutu.

Lennuõnnetused ei ole oma olemuselt standardsed ning olenevalt õhusõiduki tulekahju kohast ja iseloomust, eristatakse järgmisi põlengu liike:

- kütuse põlemine (väljavoolanud kütuse põlemine õhusõiduki vahetus läheduses);
- tulekahju õhusõiduki sisemuses (reisijate salongis või meeskonna kabiinides ja lastiruumides);
- mootorite põlemine;
- teliku ja rataste põlemine.

Reaalses olukorras võivad loetletud liigid esineda eraldi või kõik koos (nt väljavoolanud kütuse põlemine võib esile kutsuda tulekahju õhusõiduki sisemuses või rataste süttimise).

Lennuliiklusteenindusüksus peab olema valmis selleks, et **õhusõiduk võib katkestada stardi, pöörduda viivitamatult tagasi lennuväljale või suunduda lähimale sobilikule lennuväljale**. Õhusõiduki otsusel maanduda lennuväljal või mõnel muul sobival lennuväljal, tuleb pilooti teavitada lennuvälja kasutatavast rajast, selle pikkusest, kattest ja kõrgusest merepinnast ning lähenemiseks kasutatavate navigatsiooniseadmete sagedustest. Esmaseks ülesandeks on abistada õhusõidukit vajaliku informatsiooniga. Järgnevalt tuleb informeerida olukorrast ja õhusõiduki kapteni tegutsemisotsusest Tallinna Piirkondlikku Lennujuhtimiskeskust ning Mere- ja Lennupääste Koordinatsioonikeskust. Kui õhusõiduk kavatseb maanduda, informeerida julgestus-päästeteenistust (valvevahtkonda, signaal VALMISOLEK või HÄIRE), Häirekeskust, Kaitsepolitseid.

LENNUVÄLJA LIIKLUSALA HOOLDUS

Suvine hooldus seisneb liiklusala pühkimises-, umbrohitõrje ja niitmistöodes. Pühkimistöid teostatakse vastavalt lennuvälja hooldeüksuse või lennuliiklusteeninduseüksuse ettepanekul. Pühkimist vajavad rada, ruleerimisteed, perroon, juurdepääsuteed perroonile, parkla.

Umbrohitõrjet rajal ja ruleerimisteedel teostatakse üldjuhul kord aastas suve keskel hooldeüksuse ja/või lennuliiklusteeninduseüksuse ettepanekul.

Niitmistöid teostatakse suvisel ajal pidevalt ja vastavalt vajadusele. Erilist tähelepanu vajavad lähenemise, raja lõpu/alguse tulede ümbruse niitmine, samuti ruleerimisteede tulede ümbruse niitmine.

Talvise lumekoristustööde käigus kuuluvad puhastamise alla rada, ruleerimisteed, perroon, terminalihoone ümbrus, parkla ja lennujaama sissesõidu teed.

Koristus tööd algavad:

- lühiajaliste sademete korral – peale saju lõppu;
- intensiivsete sademete korral – koos saju algusega;
- vajadusel – enne lennuvälja avamist või peale sulgemist.

Koristustööde etapid:

- etapp: raja ja ruleerimisteede puhastus, vallide eemaldamine, raja ruleerimisteede tulede ümbruse vabastamine lumest;
- etapp: perrooni ja perroonile juurdepääsuteede puhastus ning terminalihoone ja parkla puhastus;
- etapp: otsmiste ja külgmiste ohutusribade puhastus.

Jäätumise korral puistatakse rajale, ruleerimisteedele ja perroonile, peale nende puhastamist, reagenti. Selle koristamist alustatakse olenevalt välis-temperatuurist.

Koristuse aeg normaalsete sademete hulga korral: kaks ja pool tundi. Koristuse aeg jäätumise korral: viis tundi.

Haardetegurit mõõdetakse iga tööpäeva alguses (vajadusel ka päeva jooksul) või peale lennuraja puhastamist.

Kuressaare lennuväljal on mõlemad rajad, kui ruleerimisteed ja perroon, asfaltkatte all.

Suvine hooldus koosneb pidevast reeglipärasest kontrollist ja puuduste (takistused manööverdusalal ja perroonil, ka. igasugune praht ja lahtine killustik, praod kattes jne.) kõrvaldamisest.

Talvise hoolduse korral puhastatakse RWY 18/ 36 ja TWY A ning perroon lumest ning jääst vastavalt lennundusteates AGA T 1-2 nõutud määrani.

RWY 05/23 ja TWY B puhastamist talvisel ajal ei teostata.

Kuressaare Lennuväljal on raja puhastamisel kasutusel

2 sahkharija ja 1 lumepuhur, talvisel ajal lisandub veel reagendipuistur.

Informatsioon lennuvälja talvise hoolduse kohta kajastub eesti AIP-s AIC osas

Kuressaare lennuvälja dreanaaži kontrollitakse (puhastatakse vajadusel) kord kalendriaasta jooksul ja vajadusel ka erakorraliselt. Kontrolli teostab lennujaama hooldemeeskond koos AS Eesti Veevärk esindajatega.

LENNUOHUTUS

Juhul, lennuvälja käitaja tuvastab mingi objekti, mille puhul on kahtlusi **selle kõrguses ja seaduslikkuses**, võtab lennuvälja käitaja ühendust Lennuametiga, kontrollimaks, kas antud objektile on väljastatud ehitusluba lennuohutuse seisukohalt. Vajadusel tellib lennuvälja käitaja ise objekti kõrguse, koordinaatide kontrolli, kui ei ole suudetud tuvastada eeltooduid parameetreid muul seaduslikul viisil.

Lennuohutuse tagamise eelduseks on professionaalne, efektiivne ja tõrgeteta töö, mille aluseks on kehtestatud lennuohutusnormid. Lennuohutuse taseme määramiseks on EV määrustega ja rahvusvaheliste normdokumentidega kehtestatud nõuded, mis moodustavad kinnitatud miinimumtaseme ning tegevust teostava ettevõtte, käesoleval juhul AS Kuressaare Lennujaama, omapoolsed lisanõuded. Lennuohutuse tagamine toimub Lennuameti ja AS

Kuressaare Lennujaama ühistööna, kus Lennuametil on kõrgeim riiklik järelvalve teostamise ja normdokumentide kehtestamise vastutus. AS Kuressaare Lennujaam kannab tegevusvastutust, mis eeldab nõutava lennuohutustaseme saavutamist ja säilitamist.

Soovitava raja puhul tuleb meeles pidada, et õhusõidukid stardivad ja maanduvad tavaliselt **vastu tuult**, kui ohutus või liiklusolukord ei nõua mõne muu suuna valimist. Raja soovitamisel tuleb ka arvesse võtta liiklusolukord, lennuväljaringid, raja-ja ruleerimisteede olukord ning struktuur, olemasolevad lähenemis- ja valgustusseadmed, kohalikud ilmastikutingimused, päikese asend ja tuulenihe. Muu kui vastu tuult oleva raja soovitamisel tuleb arvestada pärituulekomponendiga, mis ei tohi ületada 5 sõlme (3m/s) keerisjälgjekategooriasse LIGHT (kerge) kuuluvate õhusõidukite puhul ja 10 sõlme (6m/s) ülejäänud kategooriate puhul.

Õhusõidukitele, mis lendavad lennuinfotsoonis kavatsusteta maanduda Kuressaare lennuväljal, tuleb edastada järgmine informatsioon:

- liiklusinfo;
- õhurõhk keskmisel merepinnal (QNH), küsimisel ka õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil (QFE), matemaatiliselt ümardatuna;
- muu lennuohutuse seisukohast oluline informatsioon.

AFIS-üksus võib, lisaks lennuinfotsoonis lendavate õhusõidukite pilootide poolt teatatud kavatsustele ja manöövritele, paluda õhusõidukitelt ka muud lennuohutuse tagamiseks vajaliku informatsiooni edastamist. Igasugune marsruudi- või lennukõrguse muutmise kavatus peab olema AFIS-üksusega kooskõlastatud. Viimane nõue ei kehti lähenemist sooritava õhusõiduki kohta.

Purilennutegevus

Toimub eelnevalt reserveeritud piiritletud õhuruumis, millest edastatakse informatsiooni mõjutavale liiklusele. Juhul, kui tegevus toimub väljaspool selleks reserveeritud õhuruumi, peavad kõik purilennutegevusega seotud õhusõidukid olema kahepoolses raadiosides AFIS-üksusega. Kõik mootoriga õhusõidukid on kohustatud teed andma purilennukitele.

Langevarjuhüpped

Langevarjuhüpped lennuinfotsoonis on lubatud vaid visuaallennuilma korral. Saades langevarjuhüppelendu sooritava õhusõiduki piloodi käest teate hüppajate valmisolekust, edastab AFIS-üksus informatsiooni mõjutavast liiklusest. Nii tuleb toimida igal hüppetsükli korral.

PIIRANGUALAD

EE R3 Vilsandi piiranguala koordinaadid:

583212N 214618E	581950N 220131E
582918N 215607E	581404N 215506E
582201N 220146E	581915N 214543E

Kõrguspiir: 3500 FT MSL
GND

Periood: aastaringselt.

Lennud Vilsandi Rahvuspargi piirangualas ainult Eesti Lennuameti loal. Luba

pole nõutav politsei-, kiirabi- ja päästeoperatsiooni sooritavate õhusõidukite puhul.

Raudrahu piiranguala koordinaadid:

584008N 222636E 584008N 222746E
583935N 222747E 583935N 222636E

Kõrguspiir: 1500 FT MSL
 GND

Periood: 1. veebr. – 31. nov.

Allirahu piiranguala koordinaadid:

580957N 224625E 580959N 224935E
580846N 224933E 580845N 224631E

Kõrguspiir: 1500 FT MSL
 GND

Periood: aastaringne.

Küdema lahe piiranguala koordinaadid:

583444N 221737E 583116N 221923E
582907N 221732E 582923N 221426E
583251N 221236E

Kõrguspiir: 3500 FT MSL
 GND

Periood: 31. nov. – 1. apr.

Lõu lahe piiranguala koordinaadid:

580751N 220734E 580722N 221143E
580337N 221011E 580438N 220518E

Kõrguspiir: 3500 FT MSL
 GND

Periood: 31. nov. – 1. apr.

Siiksaare-Oessaare lahtede piiranguala koordinaadid:

582034N 225047E 581941N 225607E
581748N 225830E 581727N 225043E

Kõrguspiir: 3500 FT MSL
 GND

Periood: 31. nov. – 1. apr.

Kahtla- Kübassaare ranniku ja lahtede piiranguala koordinaadid:

582840N 230928E 582647N 231925E
582444N 231932E 582433N 230958E

582057N 230143E 582054N 225702E
Kõrguspiir: 3500 FT MSL
 GND

Periood: 31. nov. – 1. apr.

Väikese väina piiranguala koordinaadid:

583928N 230129E 583712N 230640E
583531N 230436E 583201N 232247E
583028N 232526E 582654N 231928E
583648N 225728E

Kõrguspiir: 3500 FT MSL
 GND

Periood: 31. nov. – 1. apr.

TÖÖKESKKONNA OHUTEGURITEST TULENEVATE RISKIFAKTORITE HINNANG JA TEGEVUSKAVA KLJ- s.

Müra: 1,00 palli

- On aktsepteeritav risk. Meetmete rakendamine on vajalik teatud töökohtades, juhindudes vastavate tööüksuste riskianalüüsist.
- Tuleb teha müraväärtuste mõõtmine juhindudes tööüksuste analüüsi tulemustest. Masinate- ja elektriseadmetega töötavad isikud on kohustatud kandma selleks ettenähtud kõrvaklappe.

Kohtvibratsioon: 0,50 palli

- Üldises plaanis on risk tühine. Meetmete rakendamine on vajalik teatud töökohtades, juhindudes vastavate tööüksuste riskianalüüsist.
- Kohtvibratsiooni riskiga tööüksustes töötavad isikud on kohustatud järgima ohutusnõudeid ja kandma vastavaid kaitsevahendeid.

Üldvibratsioon: 0,25 palli

- Üldises plaanis on risk tühine. Meetmete rakendamine on vajalik teatud töökohas, juhindudes vastava tööüksuse riskianalüüsist.
- Üldvibratsiooni riskiga tööüksustes töötavad isikud on kohustatud järgima ohutusnõudeid, kandma vastavaid kaitsevahendeid ja töötama puhkepausidega.

Ioniseeruv kiirgus: mõõtmistulemused puuduvad

- Seoses mõõtmistulemuste puudumisega ei saa riski väärtust määrata.
- Tuleb teostada mõõtmised.

Ohtlikud kemikaalid ja neid sisaldavad ohtlikud ained: 0,38 palli

- Üldises plaanis on risk tühine. Meetmete rakendamine on vajalik teatud töökohas, juhindudes vastavate tööüksuste riskianalüüsist.
- Keemiliste ohutegurite riskiga tööüksustes töötavad isikud on kohustatud järgima ohutusnõudeid ja kandma vastavaid kaitsevahendeid.