

# **EFNU**

## **NUMMELAN LENTOPAIKAN TOIMINTAKÄSIKIRJA**



**Versio 1.10.1**

## Sisällysluettelo

1.	YLEISTÄ	5
2.	ORGANISAATIO JA YHTEYSTIEDOT	5
2.1	LENTOPAIKAN PITÄJÄN YHTEYSTIEDOT	5
2.2	LENTOPAIKAN PÄÄLLIKÖN YHTEYSTIEDOT	5
3.	NUMMELAN LENTOPAIKAN YLEISTIEDOT	6
3.1	SIJAINTI JA ICAO-KOODI	6
3.2	KIITOTIE- JA RULLAUSTIET	6
3.3	ASEMATASOT	6
3.4	KIINTEISTÖT	6
3.5	KUNNOSSAPITOJÄRJESTELYT	6
3.6	POLTTOAINEJÄRJESTELYT	6
3.7	PALO- JA PELASTUSPALVELUJÄRJESTELYT	6
4.	MAASSA TAPAHTUVA TOIMINTA	6
4.1	AJONEUVOPYSÄKÖINTI JA PORTIT	7
4.2	HENKILÖIDEN LIIKKUMINEN ASEMATASOLLA	7
4.3	HENKILÖIDEN LIIKKUMINEN KIITO- JA RULLAUSTEILLÄ	7
4.4	AJONEUVOLIIKENNE LENTOKENTTÄALUEELLA	7
5.	LENTOTOIMINTA	8
5.1	YLEISTÄ	8
5.3	ILMA-ALUSTEN PYSÄKÖINTI ASEMATASOLLA	8
5.4	ILMA-ALUSTEN RULLAAMINEN ASEMATASOLLA	8
5.5	ILMA-ALUSTEN KOEKÄYTÖT	9
5.6	ILMA-ALUSTEN TANKKAUS	9
5.7	KIITO- JA RULLAUSTEIDEN KÄYTTÖ LENTOTOIMINNASSA	9
5.9	PURJE- JA HINAUSLENTOTOIMINTA	10
5.10	MOOTTORILENTO-, MOOTTORIPURJELENTO- JA ULTRAKEVYTLENTOTOIMINTA	11
5.11	LIIDINTOIMINTA	11
5.12	LENNOKKI- SEKÄ MIEHITTÄMÄTÖN LENTOTOIMINTA	11
5.12.1	LENNÄTYSTOIMINTA LENNOKKIKENTÄLTÄ	12
5.12.2	LENNÄTYSTOIMINTA KIITO- JA RULLAUSTEILTÄ	12
5.13	MUU TILAPÄINEN LENTOTOIMINTA	12
5.13.1	HELIKOPTERILENTOTOIMINTA	12
5.13.2	LASKUVARJOHYPPYTOIMINTA	12
5.14	ERITYISOHJEITA LÄHIALUEEN ILMATILASSA TOIMIMISEEN	12
5.14.1	TAITOLENTO	12
5.14.2	PURJELENNON KOULUTUSTOIMINTA	13

5.15	LENTOONLÄHTÖ	13
5.16	LÄHESTYMINEN JA LASKU	13
5.17	LASKUKIERROSLENTÄMINEN	14
5.18	ILMA-ALUKSEN TOIMIMINEN RMZ-VYÖHYKKEELLÄ LENNETTÄESSÄ	14
	ILMOITTAUTUMISPAIKKOJA ON KOLME NE SIOITTUVAT ALUEEN POHJOISOSAAN, LOUNAISOSAAN JA ETELÄOSAAN.	14
5.19	IFR LENTOTOIMINTA (TÄRKEÄÄ TIETOA MYÖS VFR LENTÄJILLE)	15
6	YÖLENTOTOIMINTA	16
6.1	KIITOTIEVALOJEN KÄYTTÖOHJE	16
6.2	REUNA- JA PÄÄTEVALOT	17
6.3	TUULIPUSSI JA ESTEVALOT	17
6.4	APAPI	17
6.5	VALOJEN OHJAUS ILMAILURADIOLLA	18
6.6	VALOJEN OHJAUS TEKSTIViestillä	18
7.	RADIOT JA RADIOLIIKENNE	20
7.1	RADIOTAAJUDET JA YLEISKUTSU	20
7.2	ILMA-ALUSTEN JA LIITIMIEN VAATIMUKSET	20
7.3	LIIKENNEILMOITUKSET	20
7.4	RULLAUS- JA LENTOONLÄHTÖILMOITUKSET	20
7.5	LÄHESTYMISILMOITUKSET	21
7.6	LASKUILMOITUKSET	21
7.7	LIIKENNEILMOITUSTEN YKSITYISKOHTIA	21
8.	OHJEET LENTO-ONNETTOMUUSTILANTEESSA TAI MUUSSA HÄTÄTAPUKSESSA	21
8.1	YHTEYDET	22
8.2	SAMMUTTIMIT JA MUU PELASTUSVÄLINEISTÖ	22
8.3	LÄHIMMÄN PELASTUSASEMAN SIJAINTI	23
8.4	PELASTUSTIET JA SAAPUMISREITIT KENTTÄALUEELLE	23
9.	MUU TILAPÄINEN TOIMINTA (EI-LENTOTOIMINTA)	23
10.	MERKINANTOPAIKKA JA ILMOITUSTAULUT	23
10.1	MERKINANTOPAIKKA	23
10.2	ILMOITUSTAULUT	23
11.	POLTTO- JA VOITELUAINEET	23
11.1	SÄILYTYS JA KÄSITTELY	23
11.2	PALO- JA YMPÄRISTÖVAHINKOJEN TORJUNTA	24
12.	VOIMASSAOLO, MUUTOKSET, KOPIOINTI JA JAKELU	24
12.1	VOIMASSAOLO	24
12.2	MUUTOKSET	24
12.3	KOPIOINTI	25
12.4	JAKELU	25

<b>13. LIITTEET</b>	<b>26</b>
<b>LIITE 2: RULLAUSREITTI ODOTUSPAIKALLE 04 KUN ON PURJELENTOTOIMINTAA</b>	<b>20</b>
<b>LIITE 3: EFNU AJONEUVOPYSÄKÖINTI JA PORTIT</b>	<b>21</b>
<b>LIITE 4: EFNU SAMMUTTIMIT JA MUU PELASTUSVÄLINEISTÖ</b>	<b>22</b>
<b>LIITE 5: EFNU PELASTUSVIRANOMAISEN SAAPUMISREITTI JA PORTIT KENTTÄALUEELLE</b>	<b>23</b>
<b>LIITE 7: EFNU RNP RWY 04 (UUSIN KARTTA LÖYTYY AINA <a href="https://www.ais.fi/eaip">HTTPS://WWW.AIS.FI/EAIP</a> OSOITTEESTA)</b>	<b>24</b>

## 1. YLEISTÄ

Tämä toimintakäsikirja on laadittu lentopaikan pitäjän (Nummelan Lentokenttäyhdistys ry) toimesta. Toimintakäsikirja perustuu ja siinä viitataan Ilmailulakiin ja ilmailumääräyksiin OPS M1-6, OPS M1-1, OPS M2-9, AGA M1-1 sekä GEN M1-2.

Toimintakäsikirjan tarkoituksena on antaa ohjeet turvalliselle lentotoiminnalle sekä muulle ilmailutoiminnalle Nummelan lentopaikan alueella. Toimintakäsikirjassa annetaan ohjeistus myös maassa tapahtuvalle liikkumiselle ja toiminnalle. Ensisijaisena tarkoituksena on turvallisen toimintaympäristön muodostaminen.

Nummelan lentopaikalla tai sen ilmatilassa säännöllisesti, toistuvasti, kotikenttänään yms. toimivahenkilö on velvoitettu tutustumaan tähän toimintakäsikirjaan, sen ohjeisiin sekä ennen kaikkea noudattamaan niitä. Niin ikään on Nummelan lentopaikalla toimiva velvoitettu puuttumaan havaittuihin puutteisiin tai rikkomuksiin ja ilmoittamaan niistä lentopaikan päällikölle, sekä tekemään EFNU-SMS järjestelmän mukaisen poikkeama ilmoituksen. Lentopaikan päälliköllä on asemansa puolesta edelleen ilmoitusvelvollisuus ilmailuviranomaiselle.

Nummelan lentopaikalle saapuva tai sieltä käsin toimiva ilma-aluksen päällikkö on velvollinen tarkistamaan ilmailutiedotuspalvelusta lentopaikkaa mahdollisesti koskevat NOTAM-tiedotukset.

## 2. ORGANISAATIO JA YHTEYSTIEDOT

Lento- tai muuhun ilmailutoimintaan liittyvissä käytännön asioissa ja kysymyksissä suositellaan yhteydenottoa ensisijaisesti lentopaikan päällikköön.

### 2.1 Lentopaikan pitäjän yhteystiedot

Nummelan lentokenttäyhdistys Ry  
Käyntiosoite:  
Lentokentäntie 5  
03100 Nummela

Postiosoite:  
Hommaksentie 63b  
02440  
Luoma

Puheenjohtaja Tom Arppe  
Puh. 050 386 5368  
E-mail:  
[info@efnu.fi](mailto:info@efnu.fi)

### 2.2 Lentopaikan päällikön yhteystiedot

Tom Arppe  
Puh. 050 386 5368  
E-mail: [info@efnu.fi](mailto:info@efnu.fi)

### 3. NUMMELAN LENTOPAIKAN YLEISTIEDOT

Nummelan lentopaikka on Nummelan harjun päällä keskellä Nummelan taajamaa sijaitseva vilkas lentokenttä. Kesäisin kentällä on vilkasta purjelentotoimintaa, purjelentokoulutusta ja hinauslentotoimintaa. Purjelentokoulutuksesta ja hinausloinnasta vastaa Cumulus ry. Kentällä on myös vilkasta moottorilentokoulutusta, sekä ultrakevytkoulutusta. Lentokentällä on aktiivinen lennokkikerho sekä useita miehittämättömän ilma-aluksen käyttäjiä.

Kentän ympäristölupa asettaa rajoituksia kentän toiminnalle, minkä vuoksi vierailijoiden tulee huomioida julkaistut rajoitukset kentän toimintaan. Jatkuva läpilaskuharjoittelu on kielletty. Ympäristöluvan mukaan kaikki tankkaukset tulee suorittaa tankkauspaikalla.. Voimassa olevat ympäristölupamääräykset löytyvät täältä: <https://efnu.fi/ymparistolupamaaraykset/>

#### 3.1 Sijainti ja ICAO-koodi

Lentopaikan mittapiste (ARP; Aerodrome Reference Point): 602002 N 0241747 E

- Korkeus merenpinnasta: 370 FT (113 m)
- ICAO-koodi: EFNU

#### 3.2 Kiitotie- ja rullaustiet

Kiitotie: 04/22 1214 x 20 m, asfaltti

Kiitotie: 09/27 691 x 8 m, asfaltti

Rullaustiet ovat käytössä koko kiitotien pituudelta ja ne on asfaltoitu. Kiitotien 04 alkuun ulottuva rullaustie voi olla varattu purjelentotoimintaan, jolloin rullaukseen on käytettävä kiitotietä. Kentänpitäjä ei ole määritellyt rullausteitä millekään ilma-alusluokalle.

Katso: [EFNU LDG-kartta](#)

#### 3.3 Asematasot

Lentopaikalla on yksi käytössä oleva asemataso, joka sijaitsee kiitotie 22 kynnyksen kaakkoispuolella.

#### 3.4 Kiinteistöt

Lentokenttäalueen rakennuksia omistavat Cumulus rf / ry, Cumulus kiinteistöt Oy, MILK ry sekä BF-Lento Oy. Asematason lähetyvillä toimii myös Air Hotel.

#### 3.5 Kunnossapitojärjestelyt

Lentopaikka on kiinni 15.12 – 1.3 välisenä aikana. Pääkiitotie 04/22 aurataan tarpeen mukaan. Tarkemmat tilannekohtaiset tiedot saa lentopaikan päälliköltä. Kiitotie 09/27 on aina kiinni talvella koska kunta jäädyttää sille retkiluisteluradan.

#### 3.6 Polttoainejärjestelyt

Lentopaikalla ei ole kaupallista polttoainejakelua.

#### 3.7 Palo- ja pelastuspalvelujärjestelyt

Lentopaikalla ei ole toimivaa palo- ja pelastuspalvelua. Toimintamenetelmät lento-onnettomuus- tai muussa hätätapauksessa on kuvattu kohdassa [OHJEET LENTO-ONNETTOMUUSTILANTEESSA TAI MUUSSA HÄTÄTAPAUKSESSA](#).

### 4. MAASSA TAPAHTUVA TOIMINTA

#### 4.1 Ajoneuvopysäköinti ja portit

Varsinaista autojen pysäköintipaikkaa ei tällä hetkellä ole. Autot on kuitenkin pysäköitävä nesteitä läpäisemättömälle pinnalle. Portteja lentopaikalle on kaksi, Air Hotellin parkkipaikan lounais- sekä koillispuolella. Yleisesti käytössä on koillispuolen portti, joka sijaitsee ns. koulutustilan läheisyydessä.

Lennokkipaikan käyttöön voi perustellusta syystä saada avaimen ns. hiihtäjien majan porttiin.

#### 4.2 Henkilöiden liikkuminen asematasolla

Lentopaikalla liikkuminen on sallittu ainoastaan ilmailutoimintaa harjoittaville henkilöille tai ryhmille. Asematasolla liikkuva on velvollinen huolehtimaan mukanaan olevien ulkopuolisten henkilöiden turvallisuudesta.

Yleisohjeet kenttäalueella liikkumiseen ja toimimiseen:

- 1) Noudata aina yleistä varovaisuutta
- 2) Huolehdi etenkin pienten lasten turvallisuudesta
- 3) Älä lähesty rullaavaa tai käynnissä olevaa ilma-alusta, jos se ei ole välttämätöntä
- 4) Älä seiso rullaavien tai käynnissä olevien ilma-alusten tiellä
- 5) Liiku tarvittaessa reilusti sivuun merkiksi ilma-aluksen päällikölle, että olet nähnyt hänet ja annat tietä

#### 4.3 Henkilöiden liikkuminen kiito- ja rullausteillä

Lentotoimintaan kuulumaton henkilöiden liikkuminen kiito- ja rullausteillä on kielletty.

Purjelento-, liidin- ja lennokkien lennätystoiminnassa sallitaan henkilöiden liikkuminen kiito- ja rullausteillä, sikäli kun se on toiminnan kannalta välttämätöntä. Lajiin ja sen erityispiirteisiin perehtynyt henkilö voi tuoda mukanaan lähtöpaikalle myös ulkopuolisia, mutta on samalla vastuussa heidän turvallisuudestaan.

Siirtyminen lähtö- ja lennätyspaikoille tulee tapahtua rullausteiden reunaa pitkin. Ilma-alusten lentoonlähtöjen ja laskujen ajaksi on henkilöiden siirryttävä vähintään 45 metrin etäisyydelle kiitotien reunasta. On suositeltavaa, että kiito- ja rullaustiellä liikkuvilla on käytössään kaksisuuntainen radioyhteys.

#### 4.4 Ajoneuvoliikenne lentokenttäalueella

Ajoneuvoliikenne lentokenttäalueella on sallittua vain seuraavissa tapauksissa:

- Välttämätön liikenne purjekoneiden siirtämiseksi lentoonlähtöpaikalle tai halleille
- Henkilöiden, varusteiden ja ilma-alusten kuljettaminen lähtö- tai lennätyspaikkojen välillä
- Purjekone- sekä liidinhinaukset
- Huolto- tai muu vastaava tilapäinen liikenne kenttäalueella

Lentokenttäalueella ajoneuvolla liikkuvan henkilön on oltava hyvin perehtynyt kentän toimintatapoihin ja -menetelmiin.

Kiito- ja rullausteillä liikkuvilla ajoneuvoilla on oltava huomiovalot tai vähintään nelivilkku päällä. Maksiminopeus kenttäalueella on 60 km/h.

Kiito- ja rullaustiealueella pysäköitävät ajoneuvot on sijoitettava vähintään 45 metrin etäisyydelle aktiivisesta lentotoiminnasta. Ajoneuvoa viimeksi kuljettanut henkilö vastaa pysäköimänsä ajoneuvon

turvallisesta sijoittamisesta. Mikäli auto on lukittu, suositellaan, että ko. auton avaimet ovat tarvittaessa välittömästi käytettävissä.

Kaikessa liikkumisessa kiito- ja rullausteiden alueella noudatettava yleistä varovaisuutta. Turhaa ajelua on vältettävä.

## 5. LENTOTOIMINTA

### 5.1 Yleistä

Nummelan lentopaikka on hyväksytty päivä sekä yö olosuhteissa tapahtuvaan, näkölentosääntöjen (VFR) sekä IFR (mittarilentosääntöjen) mukaiseen lentotoimintaan.

Nummelan lentopaikka on ns. korpikenttä eli valvoton lentopaikka. Ilma-aluksen päällikkö on aina ja joka tilanteessa vastuussa toiminnan turvallisuudesta. Turvallisen ja joustavan toiminnan takaamiseksi on noudatettava tämän toimintakäsikirjan ohjeita, ilmailumääräyksiä sekä hyvää ilmailutapaa.

Hyvään ilmailutapaan kuuluu myös muiden kuin lentämistä harrastavien ihmisten huomioon ottaminen. Paikalliset ihmiset suhtautuvat lentotoimintaan pääasiassa myönteisesti. On jokaisen ilmailijan vastuulla, että suhtautuminen on myönteistä myös jatkossa.

Kaikkien lähialueella lentävien koneiden tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että laskukierrosalueella alle 1500 ft (400 m) MSL saa lentää vain laskukierroskuvion mukaista liikennettä. Koulutus- ja hinaustoiminnassa voidaan LDG kartan mukaisesta laskukierroksesta poiketa turvallisuus-, koulutus- tai melunvaimennussyistä. Lentopaikalla voi myös olla vintturihinaustoimintaa. Vintturihinauksen yläraja on 800 m (2600 ft) GND. Vältä ylilentoja alle 800 m (2600 ft) GND.

### 5.2 Sovellettavat lentosäännöt ja määräykset

Lentotoiminnassa noudatetaan, Easa täytäntöönpanoasetusta 02012R0923 - FI - 12.10.2017 - 004.006 - 20 EASA LENTOSÄÄNNÖT SERA. Liidintoiminnan osalta myös ilmailumääräystä OPS M2-9 LIITIMET.

### 5.3 Ilma-alusten pysäköinti asematasolla

Ilma-alukset voidaan pysäköidä tilapäisesti asematason reunoille siten, etteivät ne vaikeuta muiden ilma-alusten liikkumista alueella. Ilma-alusten tilapäiseen pysäköintiin voi käyttää myös ns. tuulipussimäen vieressä olevaa parkkialuetta. Muualla ilma-alusten pysäköinti ei ole sallittua.

### 5.4 Ilma-alusten rullaaminen asematasolla

Rullaaminen on suoritettava yleistä varovaisuutta noudattaen ja muu liikenne huomioiden. Jos rullaaminen tapahtuu lentoonlähtötarkoituksessa tai laskeutumisen jälkeen pysäköintitarkoituksessa, on aikeista annettava normaalit liikenneilmoitukset. Käynnistämisen ja rullaamisen yhteydessä on huolehdittava, ettei potkurivirta suuntaudu avoimna oleviin halleihin ja ettei siitä aiheudu haittaa muille ilma-aluksille, ajoneuvoille tai henkilöille.



## 5.5 Ilma-alusten koekäytöt

Koekäytöt on suunniteltava ja suoritettava siten, ettei niistä aiheudu haittaa tai vaaraa kiinteistöille, ajoneuvoille, henkilöille tai muille ilma-aluksille.

## 5.6 Ilma-alusten tankkaus

Nummelan lentopaikalla ei ole yleistä polttoaineen jakelupistettä. Kentällä toimijoille ja Nummelan Lentokenttäyhdistyksen jäsenille ja sopimuksen tehneille toimijoille (kotikenttä) on mahdollistettu tankkaus tankkauspaikan säiliöistä.

Ilma-aluksia saa tankata ainoastaan tankkauspaikan mittareista. Kaikki omista kannuista tankkaaminen on Nummelan lentopaikalla kielletty.

Mikäli polttonestettä valuu maahan, on tankkaajan käytettävä tilanteen korjaamiseksi imeytysainetta, jota löytyy tankkauspaikan yhteydestä. Tankkauspaikka sijaitsee kiitotien 09/27 puolessavälissä rullaustien eteläpuolella odotuspaikka F kohdalla. Tapahtuneesta on ilmoitettava välittömästi lentopaikan päällikölle.

Polttoainenäytteiden (ns. vesibensojen) jätesäiliöt sijaitsevat polttoainesäiliöiden yhteydessä. Näytteitä ei saa kaataa maahan.

## 5.7 Kiito- ja rullausteiden käyttö lentotoiminnassa

Kaikki lentoonlähdöt ja laskut tehdään käytössä olevalle kiitotielle. Ilma-aluksen päällikön omalla vastuulla ja harkinnan mukaan voidaan operoinnissa erityistä varovaisuutta noudattaen käyttää kiitotien ulkopuolisia nurmialueita. Purjekoneiden hinaustoiminnan aikana on muiden ilma-alusten käytettävä samaa kiitotietä purjelentotoiminnan kanssa. Tästä voi ilma-aluksen päällikkö poiketa, mikäli se on turvallisuuden tai ilma-aluksen suoritusarvojen takia ehdottoman välttämätöntä. Rullausteiden käyttäminen lentoonlähtöihin ja laskuihin ilman erillistä lupaa on kielletty. Edellä mainitusta poiketen voivat rullaustietä käyttää toiminnassaan myös:

- Liitimet
- Purjelentokoneet ja purjelentokoneiden hinauskone laskeutuessaan, kun se muu liikenne huomioon ottaen on perusteltua ja turvallista
- Miehitettömät ilma-alusjärjestelmät.

Kaikki lentoonlähdöt ja laskeutumiset on pyrittävä suorittamaan vasta- tai sivuvastaiseen tuuleen.

Kaikista aikeista liittyen rullaamiseen, lentoonlähtöön sekä laskeutumisen jälkeiseen toimintaan on annettava asianmukaiset liikenneilmoitukset. Ilmoitukset tehdään aina seuraavalle ilmoitustasolle asti. Toisin sanoen esimerkiksi asematasolta annetaan ilmoitus rullaamisesta odotuspaikalle, eikä suoraan kiitotielle.

Rullaaminen käytettävälle kiitotielle lentoonlähtöä varten tai asematasolle laskeutumisen jälkeen voidaan suorittaa myös kiitotietä pitkin, mikäli se on muu liikenne huomioiden turvallista. Purjelentotoiminnan ollessa käynnissä, rullataan kiitotien 04 odotuspaikalle kiitotietä käyttäen. Huomioi muu liikenne, kun rullaat kenttäalueella.

Katso: [liite 2. Rullausreitti odotuspaikalle 04 kun on purjelentotoimintaa](#)

Käytettävä kiitotie määräytyy vallitsevan tuulen mukaan. Mikäli tuuli käy kiitotiehen nähden sivusuunnasta, on ilma-aluksen päällikön harkinnassa, mitä kiitotietä hän käyttää, kuitenkin huomioiden purjelentotoimintaa.

Mikäli lentopaikalla on aktiivista toimintaa, käyttää sinne saapuva tai sieltä lähtevä ilma-alus muiden käyttämää kiitotietä. Ilma-aluksen päällikkö voi tuuliolosuhteet huomioiden poiketa tästä, mikäli hän katsoo sen turvallisuuden kannalta ehdottoman välttämättömäksi. Ilma-aluksen päällikkö on tällaisessa tapauksessa velvollinen ilmoittamaan asiasta riittävän selkeästi muille ilmailijoille. Lisäksi ilma-aluksen päällikkö on korostetusti velvollinen huolehtimaan siitä, ettei hänen toiminnastaan aiheudu vaaraa tai häiriötä muille ilma-aluksille. Väistämissääntöjä tulee noudattaa erittäin tarkasti.

Nummelan lentopaikalla on usein samanaikaisesti eri ilma-alustyyppien ja liitimien lentotoimintaa. Erityisesti on huomioitava purjelennon ja moottoroimattoman liidintoiminnan erityispiirteet sen vuoksi, että:

- a. Ne ovat moottoroimattomia
- b. Toiminta vaatii verrattain runsaan henkilöstömäärän läsnäoloa lähtö- ja laskupaikalla
- c. Liitimet käyttävät hinaustoiminnassaan huonosti erottuvaa ja korkealle nousevaa hinauslankaa
- d. Liitimien kaksipuolinen radioyhteys on ajoittain kuuluvuudeltaan heikko

Nummelassa lentotoimintaa harjoittavien suositellaan tutustuvan myös tämän toimintakäsikirjan kohtaan [Lennokki sekä miehittämätön lentotoiminta](#).

## 5.9 Purje- ja hinauslentotoiminta

Purjelento- ja hinausloiminnassa käytetään lentoonlähtöihin normaalisti 04/22 kiitotien laskusuuntaan nähden oikealla olevia purjekonehinaukseen tarkoitettuja erillisiä lyhyitä kiitoteitä. Kiitotien 22 kynnyksen edellä on erillinen laskupaikka purjekoneille, mutta tarvittaessa purjekoneet voivat laskeutua myös varsinaiselle kiitotielle 22. Kiitotien 04 käytössä ollessa purjekoneet laskeutuvat varsinaiselle kiitotielle.

Purjelentokoneiden lähtöpaikat kiitotiellä 04/22 sijaitsevat turvallisen etäisyyden päässä kiitotieltä (sektorin alapuolella) niin, että laskeutuminen kiitotielle on mahdollista, kun purjekoneet ovat ”gridissä”.

Kiitotien 04 ollessa käytössä purjekoneiden hinauksiin tulee moottorikoneiden käyttää rullaukseen odotuspaikalle 04 kiitotietä 22 odotuspaikalta C lähtien. Kiitotielle 04 rullaavien moottorikoneiden tulee huomioida starttaava hinausyhdistelmä ja antaa sille etusija.

Käytettäessä kiitotietä 22 purjekoneiden hinauksiin laskeutuu hinauslone usein kiitotielle 27, tai sen ulkopuolisille nurmialueille.

Nummelan lentopaikalla purjekoneiden hinauksilla on etuoikeus muuhun liikenteeseen nähden. Mikäli hinausyhdistelmä on lähtövalmiina, on sillä etuoikeus kaikkeen muuhun (rullaavaan ja lähtevään) moottorilentotoimintaan nähden. Lähtövalmius ilmenee siitä, että purjekoneen siipi on nostettu ylös vaakatasoon.

Nummelan lentopaikalla käytetään enimmäkseen lentokonehinausta, mutta sähkövintturia voidaan testata muutamia kertoja kesässä. Sähkövintturille on olemassa sähköpisteet sekä 04 että 22 kiitoteiden päissä.

Hinauslentäjä antaa toiminnastaan normaalit liikenneilmoitukset. Hinauslentäjä toimii myös tiedonantajana ja häneltä voi kysyä käytössä olevaa kiitotietä sekä muita tietoja kentällä ja ilmassa tapahtuvasta operoinnista.

Nummelan lentopaikan alue on ilman aktivoituja purjelennon vaara-alueita valvomatonta ilmatilaa 2500 jalkaan (MSL) asti. Näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti valvomattomassa ilmatilassa tapahtuvasta purjelentotoiminnasta ei tarvitse tehdä ilmoitusta ATS-elimelle. Ilmatilan käytöstä vastaa jokainen ilma-aluksen päällikkönä toimiva purjelentäjä itse.

IFR-purjelentotoiminnan (ns. pilvilento) osalta suositellaan, että toiminnan aloittamisesta ja lopettamisesta tehdään ilmoitus alueenjohtajalle. Tai mikäli aluetta on varattu IFR purjelentotoimintaan niin ilmoitus pilveen menosta tehdään Nummelan taajuudella 122,825 Mhz.

Ilmoitus pitää sisällään paikkatiedon.

Nummelan lentopaikalla on ajoittain hyvin vilkasta purjelentotoimintaa. Suositellaan vahvasti, että kaikilla Nummelan lentopaikan läheisyydessä toimivilla lentokoneilla on kaksisuuntainen radioyhteys. Vahva suositus on myös Flarm järjestelmän asentaminen koneisiin, jotka operoivat paljon samassa ilmatilassa, kun purjekoneet.

Purjelentokoneet siirretään asematasolta lähtöpaikalle joko työntäen tai autolla. Siirtäminen suoritetaan pääsääntöisesti rullausteitä pitkin, mutta kiitoteitä joudutaan ylittämään, kun purjekoneita siirretään eri kiitoteiden lähtöpaikoille.

### 5.10 Moottorilento-, moottoripurjelento- ja ultrakevytlentotoiminta

Moottorilentokoneet, moottoripurjelentokoneet ja ultrakevyet lentokoneet käyttävät lentotoiminnassaan rullaus- ja kiitoteitä sekä laskukierroskuviaita lentopaikan voimassa olevan LDG-kartan mukaisesti.

Alueelle saapumisista ja sieltä poistumisista sekä laskukierroksesta ja liikkumisesta kenttäalueella on annettava asianmukaiset liikenneilmoitukset.

Moottoroitujen ilma-alusten on otettava toiminnassaan huomioon lentopaikan muu liikenne. Etenkin tämä korostuu moottoroimattoman liidintoiminnan, purjelentokoulutuksen ja miehittämättömän lennätystoiminnan ollessa käynnissä.

### 5.11 Liidintoiminta

Moottoroidut liitimet käyttävät lentoonlähtöihin ja laskuihin pääsääntöisesti kiitoteiden välistä nurmialuetta lähtien suoraan vastatuuleen.

Moottoroitujen liitimien matalalla tapahtuva harjoittelu sijoittuu pääsääntöisesti edellä mainitulle alueelle sekä rullaus- ja kiitoteiden väliin.

Moottoroiduilla liitimillä tulee olla kaksisuuntainen radioyhteys ja heidän tulee antaa liikenneilmoitukset niin, että se on ymmärrettävää muulle liikenteelle.

Moottoroidussa liidintoiminnassa on erityisesti otettava huomioon alueella tapahtuva mahdollinen lennokkien lennätystoiminta.

Moottoroimaton liidintoiminta käyttää lentoonlähtöhinauksessa pääsääntöisesti rullaustietä ja laskuihin rullaustien viereisiä nurmialueita. Ennen hinausta on tehtävä asianmukaiset liikenneilmoitukset sekä huolehdittava siitä, ettei hinauksesta aiheudu vaaraa muulle liikenteelle.

### 5.12 Lennokki- sekä miehittämätön lentotoiminta

Jäljempänä miehittämättömästä ilmailusta ja lennokin lennättämisestä käytetään termiä lennokki/lennokin lennättäminen.

Radio-ohjattuja lennokkeja lennätetään pääsääntöisesti sitä varten rakennetulta asfalttipintaiselta lennökkikentältä käsin. Asfalttialueen vieressä on vastaavan kokoinen päällystämätön alue, jota voidaan myös käyttää. Lennokkeja voi tietyn edellytyksin lennättää myös asematasolta, kiito- ja rullausteiltä käsin.

Radio-ohjatun lennokin lennättäjä on vastuussa siitä, ettei hänen toiminnastaan aiheudu haittaa

tai vaaraa ilma-aluksille. Suositellaan, että lennättäjä käy aina henkilökohtaisesti ilmoittamassa lennätysaikeistaan, mikäli lentopaikalla on lentotoiminta käynnissä. Lennätystoiminnasta on tehtävä ilmoitus Aviamaps-järjestelmään. Ammattimaisen toiminnan tulee ilmoittaa toiminnastaan Nummelan Lentokenttäyhdistyksen www-sivuilla olevassa varauskalenterissa.

Nummelan lentopaikalla lentävien henkilöiden on oltava tietoisia siitä, että kentältä käsin voidaan lennättää nopeita ja korkealle nousevia suurikokoisia lennokkeja ja vältettävä etenkin lennökkikentän yläpuolella lentämistä, kun lennätystoiminta on käynnissä. On myös mahdollista, että ammattimainen toimija varaa D-alueen käyttöönsä ja nousee 2500ft tai ylemmäs. Silloin järjestelmässä on oltava asennettuna FLARM laite.

### 5.12.1 Lennätystoiminta lennökkikentältä

Lennökkikenttä sijaitsee varsinaisen lentokenttäalueen ulkopuolella, ns. tuulipussimäen pohjoispuolella. Lennättäjiltä ei vaadita kaksipuolista radioyhteyttä ilma-aluksiin. Lennättäjillä on kuitenkin oltava käytössään ilmailutaajuuden kuuntelemisen mahdollistava skanneri.

### 5.12.2 Lennätystoiminta kiito- ja rullausteiltä

Lennokkeja voidaan lennättää myös kiito- ja rullausteiden alueella, kun lentokentällä ei ole tiedossa tai näkyvissä olevaa lentoliikennettä. Kaksisuuntainen radioyhteys vaaditaan tällöin aina. Toiminnan aloittamisesta ja lopettamisesta on annettava asianmukaiset liikenneilmoitukset. Radioyhteyden lisäksi lennättäjältä vaaditaan tällöin tähystäjä, joka tarkkailee ympäristöä mahdollisen saapuvan tai lähtevän lentoliikenteen osalta.

## 5.13 Muu tilapäinen lentotoiminta

Nummelan lentopaikalla ei ole erityisiä rajoituksia millekään ilmailutoiminnan lajille tai muodolle. Ilmailijan on aina otettava huomioon muu mahdollinen liikenne ja noudatettava voimassa olevia ilmailumääräyksiä sekä tämän toimintakäsikirjan ohjeita niiltä osin kuin hänen toiminnastaan ei ole erityisesti ohjeistettu.

Epäselvissä tapauksissa ja kysymyksissä on ensisijaisesti otettava yhteyttä lentopaikan päällikköön.

### 5.13.1 Helikopterilentotoiminta

Helikopterit on seurailtava samoja LDG kartassa voimassa olevia ja melusäädelyjä tulo ja poistumisreitit kuin kiinteäsiipiset moottorilentokoneet.

Helikoptereille ei ole erikseen merkittyä laskeutumis- tai pysäköintialuetta. Toiminnassa on otettava huomioon muu liikenne ja asematasolla olevat ilma-alukset etenkin roottoreista syntyvän pyörteen takia. Lentoonlähdöt ja laskut on suunniteltava niin, ettei asematasolla olevien ilma-alusten ylitse lennetä.

Maakäyttö ja ilmarullaus pidettävä mahdollisimman lyhyinä ja käytettävä sellaista korkeutta, että ilmapirta ei nosta pölyä ja hiekkaa.

### 5.13.2 Laskuvarjohyppytoiminta

Laskuvarjohyppytoimintaa Nummelan lentopaikalla ei yleensä harrasteta. Mahdollisesta hyppytoiminnasta on sovittava erikseen lentokentän päällikön kanssa.

## 5.14 Erityisohjeita lähialueen ilmatilassa toimimiseen

### 5.14.1 Taitolento

Purjelennon taitolennon harjoittelusta on annettava aina asianmukaiset

liikenneilmoitukset aloittamisesta ja lopettamisesta sekä ilmoituksen aikaisesta lentokorkeudesta ja missä kohtaa harjoittelua tehdään. Erillistä nimettyä harjoitusaluetta ei ole. Tyypillinen alue on kentän päällä tai Hiidenveden päällä.

Harjoittelun aloituskorkeus on normaalisti 1100 m AGL ja pystyliikkeiden lopetus 500 m AGL. Taitolentoa moottorikoneilla ei harjoiteta kentän lähialueella ilman lupaa kenttäpäälliköltä.

#### 5.14.2 Purjelennon koulutustoiminta

Purjelentokoulutus tapahtuu pääasiallisesti kentän länsi- tai itäpuolisella alueella riippuen siitä, kumpi kiitotie on käytössä. Kiitotien 22 ollessa käytössä toimii harjoitusalueena kentän länsi sekä etelänpuoleiset alueet. Kiitotien 04 ollessa käytössä toimitaan kentän pohjois- sekä itäpuolella. On huomioitava, että purjelennon koulutus voi tapahtua myös laajemmalla alueella.

Purjelennon peruskoulutuksessa tehdään pakkotilanneharjoituksia. Osassa niitä tehdään ns. takaisinkääntymisen. Purjelennon opettajan ja hinauslentäjän tulee sopia tästä keskenään ja varmistua siitä, että sen harjoittelu ei aiheuta vaaraa muulle lentotoiminnalle.

#### 5.15 Lentoönlähtö

Ilma-aluksen päällikkö tekee päätöksen lentoönlähdöstä muu liikenne huomioiden sekä tiedostaa että lentää RMZ alueella.

Kiitotie 22 lentoönlähdön jälkeen jatketaan suoraan, kunnes LDG- kartan laskukierroskuvio on selvästi ohitettu, jonka jälkeen kaarto reitille voidaan suorittaa.

Kiitotie 04 lentoönlähdössä noudatetaan LDG- karttaa, kiertäen asutusalueet ja melunvaimennusalue meluhaittojen vähentämiseksi.

Lentoönlähtö kiitotieltä 09 on sallittua vain välttämättömissä tapauksissa.

Mikäli lentoönlähtö kiitotie 09:ltä on välttämätöntä, nousetaan suoraan kiitotien suuntaisesti ja poistutaan Porintietä pitkin.

Kiitotie 27 lentoönlähdössä noudatetaan LDG- karttaa.

Lentoönlähdön jälkeinen kaarto oikealle on KIELLETTY kaikilta kiitoteiltä, kunnes LDG- kartan laskukierroskuvio on selvästi ohitettu, jonka jälkeen kaarto reitille voidaan suorittaa.

#### 5.16 Lähestyminen ja lasku

Lähestyvän ilma-aluksen päällikön on kuunneltava lentopaikan taajuutta ja annettava ilmoitus riittävän ajoissa niin, että hänelle muodostuu selkeä kuva kentän liikennetilanteesta, ja että muut ilmailijat ehtivät reagoimaan hänen saapumiseensa ja aikeisiinsa. Nummelan lentopaikan lähialueella ei ole tällä hetkellä varsinaisia ilmoittautumispaikkoja.

Lähestymisessä on otettava huomioon, että kentällä ja ilmatilassa saattaa olla vilkasta liikennettä erityyppisillä ilma-aluksilla, liitimillä ja miehittämättömillä ilma-aluksilla.

Mikäli kentällä on aktiivista toimintaa, käyttää sinne saapuva tai sieltä lähtevä ilma-alus muiden käyttämä kiitotietä (ks. 5.8)

Mikäli saapuva ilma-alus saa tietoonsa käytössä olevan kiitotien, päällikkö voi harkintansa mukaan liittyä ilmoituspisteen kautta suoraan myötätuuliosalle.

Jos kentällä ei ole aktiivista lentotoimintaa, on saapuvan ilma-aluksen ennen laskukierrokseen liittymistään kierrettävä kenttä normaalien, valvomattomien lentopaikkojen menetelmien mukaan.

Suoraan perusosalle tai loppuosalle liittyminen on yksiselitteisesti kielletty. Poikkeuksen tekevät ns. paikallislennot, jolloin kentän kiertämistä ei vaadita ja laskukierrokseen voidaan liittyä muillakin osilla kuin myötätuuliosalla.

Laskukierrokseen liitytään ja siinä lennetään voimassa olevan LDG-kartan mukaisesti. Ilma-aluksen päällikkö voi poiketa kartan ohjeista, mikäli se on turvallisuuden kannalta perusteltua. Hinauslentotoiminnassa voi hinauskoneen päällikkö käyttää LDG-kartasta poikkeavaa laskukierroskuviota ja laskeutua myös mm. rullaustielle, jos toiminta tapahtuu muu liikenne huomioiden ja turvallisesti.

Purjelentotoiminnan käyttämä laskukierroskuviokuva poikkeaa moottorikoneiden kuviosta. Laskukierros on merkitty LDG-karttaan merkityn moottorikoneiden laskukierroskuviokuva sisäpuolelle. On myös huomioitava, että purjelentokoneiden käyttämä kuviokuva saattaa hieman vaihdella olosuhteista ja liittymiskorkeudesta riippuen. Moottorikone väistää aina purjekonetta.

Moottoripurjekoneet käyttävät moottorilentokoneiden laskukierrosta siihen asti, kunnes muuttavat lentoasunsa purjekoneeksi. Tämä tapahtuu tyypillisesti perusosakaarron jälkeen. Sen jälkeen muiden ilma-alusten on kohdeltava moottoripurjekonetta kuin se olisi purjelentokone.

### 5.17 Laskukierroslentäminen

Nummelassa jatkuva laskukierroslentäminen on kielletty. On kuitenkin sallittua tehdä lentoonlähden jälkeen kaksi läpilaskua ja loppulasku. Täten saadaan esimerkiksi matkustajakuljetusoikeus voimaan yhdellä lennolla.

Yksimoottorisella sähkölentokoneella sekä lento-oppilaan 5 ensimmäisellä yksinlennolla laskukierroslentäminen on sallittua.

### 5.18 ILMA-ALUKSEN TOIMIMINEN RMZ-VYÖHYKKEELLÄ LENNETÄESSÄ

EFNU RMZ alue on astunut voimaan 18.4.2024. Nummelan lentopaikalla suositellaan käytettäväksi seuraavia ilmoittumispaikkoja, joiden kautta kaikki lennot RMZ alueelle olisi hyvä suorittaa, lukuun ottamatta purjelentokoneita. Ilmoittautumispaikkojen lentokorkeus määräytyy lentosääntöjen (SERA ja ilmatilan) mukaan.

Ilmoittautumispaikkoja on kolme ne sijoittuvat alueen pohjoisosaan, lounaisosaan ja eteläosaan.

Pohjoista ilmoittautumispaikka suositellaan kaikille, jotka lähestyvät Nummelaa pohjoisesta tai koillisesta. Pohjoista ilmoittautumispaikkaa voivat myös käyttää lännestä tai etelästä lähestyvät koneet silloin kun se on käytössä olevan kiitotien käytön kannalta tarkoituksen mukaista ja RMZ alue ohitetaan riittävän etäältä lännen puolelta. Esimerkiksi kun kone on tulossa Kiikalasta ja käytössä on kiitotie 04 on silloin tarkoituksenmukaista liittyä pohjoisen ilmoittautumispaikan kautta, suoraan myötätuuliosalle 04.

Pohjoisen ilmoittautumispaikan kautta lentäminen.

Jos käytössä on kiitotie 04: lento suoraan kiitotien 04 myötätuuliosan alkuun korkeudella 1500 ft msl.

Jos käytössä on kiitotie 22: lennetään kentän ympäri liittyen myötätuuliosalla kiitotie 22 1500 ft msl.

Jos käytössä on kiitotie 27: lennetään suoraan kiitotie 27 myötätuuliosan alkuun 1500 ft msl.

Jos käytössä on kiitotie 09: kierretään kenttä ja liitytään kiitotie 09 myötätuuliosan alkuun 1500 ft msl, tällöin voidaan käyttää kiitotie 22 myötätuuliosaa.

Lounaisen ilmoittautumispaikan kautta lentäminen.

Jos käytössä on kiitotie 04: lennetään kentän ympäri ja liitytään kiitotie 04 myötätuuliosan alkuun korkeudella 1500 ft msl, tällöin tulee välttää asutuksen yläpuolella lentämistä.

Jos käytössä on kiitotie 22: liitytään lähtevä liikenne huomioiden kiitotie 22 myötätuuliosan alkuun 1500 ft msl,

Jos käytössä on kiitotie 27: kierretään kenttä ja liitytään kiitotie 27 myötätuuliosan alkuun 1500 ft msl, tällöin tulee välttää lentämistä asutuksen yläpuolella.

Jos käytössä on kiitotie 09: liitytään kiitotie 09 myötätuuliosan alkuun 1500 ft msl, liittyminen voidaan suorittaa kiitotie 22 myötätuuliosaa myötäillen.

Mikäli katsotaan tarpeelliseksi, etenkin silloin kun käytössä on kiitotie 04, voivat etelästä lähestyvät koneet käyttää myös pohjoista ilmoittautumispaikkaa, kunhan siirtyvät pohjoiselle ilmoittautumispaikalle riittävän etäällä kentän länsipuolella.

ON tärkeä huomioida se, että jos mittarilähestymistä suorittava kone on aloittanut loppulähestymisen kiitotielle 04 niin silloin ei loppuosalinjaa saa ylittää ennen, kun on varmistettu, että kyseinen kone on kiitotiealueella.

Eteläisen ilmoittautumispaikan kautta lentäminen.

Jos käytössä on kiitotie 04: lennetään kentän ympäri ja liitytään kiitotie 04 myötätuuliosan alkuun korkeudella 1500 ft msl, tällöin tulee välttää asutuksen yläpuolella lentämistä.

Jos käytössä on kiitotie 22: liitytään lähtevä liikenne huomioiden, kiitotie 22 myötätuuliosan alkuun 1500 ft msl.

Jos käytössä on kiitotie 27: kierretään kenttä ja liitytään kiitotie 27 myötätuuliosan alkuun 1500 ft msl, tällöin tulee välttää lentämistä asutuksen yläpuolella.

Jos käytössä on kiitotie 09: liitytään kiitotie 09 myötätuuliosan alkuun 1500 ft msl, liittyminen voidaan suorittaa kiitotie 22 myötätuuliosaa myötäillen.

Lentoonlähtömenetelmät kaikille kiitoteille.

Lentoonlähtö suoritetaan siten, ettei laskukierrosalueella suoriteta kaartoja kuin vasemmalle, eikä nousta korkeuden 1300 ft msl yläpuolelle.

Kun ollaan laskukierrosalueen ulkopuolella, voidaan kääntyä myös oikealle ja jättää RMZ alue sopivaksi katsotusta paikasta. Jättö ilmoitetaan RMZ alueen rajalla, on hyvä myös ilmoittaa missä alue jätettiin ja minne, tai mihin suuntaan, ollaan menossa. Tällöinkin on vältettävä asutuksen päällä lentämistä, melunvaimennusaluetta, ja huomioitava väistämissäännöt.

Huom! Poistuessasi RMZ alueelta niin ei suositella käytettävien ilmoittautumispaikkoja, että ei aiheuteta yhteentörmäysvaaraa tulevan liikenteen kanssa.

Ilma-aluksen tulee ilmoittaa lentopaikalle tai -asemalle määritellyllä taajuudella vähintään seuraavat asiat:

1. Saapuminen ja poistuminen RMZ-vyöhykkeeltä
2. Suunniteltu toiminta ja lentoreitti
3. Liittyminen laskukierroksen osalle
4. Ilmoitus lentoonlähtö- tai laskuaikeesta ml. kiitotien tunnus
5. Ilmoitus rullausreitistä
6. Siirtyminen kiitotielle

### 5.19 IFR lentotoiminta (tärkeää tietoa myös VFR lentäjille)

Nummelan kentällä tapahtuu myös IFR, eli mittarilentotoimintaa. Tällä hetkellä mittarilähestymismenetelmä on laadittu vain kiitotielle 04, mutta on mahdollista, että kiitotie 22 saa myös oman menetelmänsä tulevaisuudessa. Jos IFR kone haluaa laskeutua kiitotielle 22, voi se käyttää niin kutsuttua kiertolähestymistä, jolloin se lentää 04 loppuosaa, kunnes pääsee näkölento-olosuhteisiin, ja laskeutuu sitten kiitotielle 22 laskukierroksen kautta.

Kiitotie 04 IFR lähestymismenetelmä on täysin GPS-pohjainen, ja se voi alkaa kolmesta eri pisteestä (riippuen mistä suunnasta IFR kone on lähestymässä Nummelaa): GILCE (pohjoinen), IQWAH (länsi) ja JOPDE (etelä). Kaikki kolme lähestymisreittiä tulevat yhteisen IQWAH pisteen kautta, jonka jälkeen tehdään loiva (25 asteen) vasen kaarto kohti loppulähestymispistettä (FAF) nimeltä AFBAF. Reitti kulkee pääsääntöisesti 2200 jalassa (MSL) ja loppulähestyminen (eli pitkä loppuosaa 04) alkaa 2000 jalasta. Jos kone joutuu keskeyttämään lähestymisen (esim. pilvet liian alhaalla) suorittaa se kiitotie 04 kynnyksen kohdalta vasemman nousukaarron takaisin 2200 jalan korkeuteen ja yrittää mahdollisesti uutta

lähestymistä pohjoisen (eli GILCE pisteen) kautta.

Sekä IFR- että VFR lentäjien on tärkeä tiedostaa, että lentosäännöt (IFR/VFR) eivät vaikuta väistämisvelvollisuuteen, eli IFR koneella ei ole mitään erityisoikeuksia VFR koneeseen nähden valvomattomassa ilmatilassa. Jotta Nummelan lähialueen liikenne saadaan sujumaan joustavasti ja turvallisesti, on lentäjille seuraavat suositukset:

- IFR kone ilmoittaa muulle liikenteelle, kun se aloittaa lähestymisen IFR menetelmän mukaisesti. Tähän on hyvä sisällyttää mistä suunnasta lähestyminen aloitetaan (pohjoinen, länsi tai etelä).
- Mahdollinen muu liikenne ilmoittaa olemassaolostaan vastauksena IFR ilmoitukselle.
- IFR kone ilmoittaa, kun se saavuttaa loppulähestymispisteen (FAF), ja antaa aika-arvion kynnykselle (esim. "Nummelan liikenne, OH-ABC, IFR lähestyminen, pitkä loppuosa 04, arvio kynnykselle 3 minuuttia")
- Jos muu liikenne käyttää vastakkaista kiitotiesuuntaa (esim. RNP 04 lähestyminen, mutta tuulet suosivat 22) suoritetaan aina kiertolähestyminen.
- Jos IFR kone saavuttaa pysyvät näkölento-olosuhteet (VMC) ennen 2000ft MSL (FAF korkeus) muutetaan lento VFR lennoksi, ja kone suorittaa normaalin liittymisen laskukierrokseen.
- Harjoituslähestymisiä ei suositella VFR säällä, jolloin voi olla paljon muuta liikennettä.
- Jos sääolosuhteet ovat sellaiset, että VFR liikennettä voi ilmetä, on tärkeää, että lähestymisen keskeytyessä (Missed Approach) IFR kone huomioi etenkin mahdollisen laskukierrosliikenteen 04 myötätuulella. Tämä siksi, että lähestymisen keskeytysreitti (Missed Approach Procedure) kulkee suoraan 04 myötätuulen läpi.
- Jos IFR kone on ilmoittanut loppulähestymisen kiitotielle 04, odottaa lähtevä liikenne saapuvaa konetta, kunnes se on päässyt laskuun.
- Muistutus VFR koneelle, joka on lähestymässä Nummelaa, että kun IFR lähestymistä suorittava ilma-alus on ilmoittanut lähestymisen aikana loppuosan ja arvion kynnykselle, niin väistämissääntöjen mukaan ei toinen ilma-alus voi mennä loppuosalla jo olevan ilma-aluksen eteen.

Virallinen EFNU IFR RNP RWY 04 lähestymiskartta löytyy osoitteesta <https://www.ais.fi/eaip/>, tämän dokumentin liitteenä on myös kirjoittamishetken versio näytillä täällä: [Liite 7: EFNU RNP RWY 04](#) Yksinkertaistettu kartta VFR lentäjille, mistä voi katsoa miten ja missä lähestymisreitti kulkee, on piirretty Google Maps sovellukseen. Kartta löytyy täältä: <http://efnu.fi/visual-ifr>

## 6 Yölentotoiminta

Nummelan lentokentällä on lentotoiminta sallittu myös yön vallitessa, kuitenkin operointiaikoja huomioiden. Lentotoimintaa saa harjoittaa vain 09:00 – 21:00 välisenä aikana.

Yölentotoiminta on Nummelassa uusi asia, ja perinteisesti illalla lentotoiminnan hiljennettyä kiitotielle on eksynyt enemmän sivullisia ulkoilijoita. Kokeilut ovat osoittaneet, että sytytetyt kiitotien valot eivät ole saaneet näitä aina poistumaan, vaan hetken ihmettelyn jälkeen kävely kiitotietä pitkin jatkuu. Suosittelemme vahvasti, että toistaiseksi pimeällä toimittaessa kentällä on radiolla varustettu maahenkilö valvomassa, ettei kiitotieellä ole ulkopuolisia. Kiitotie kannattaa myös tarkastaa ennen yölentotoimintaa.

Huomioitavia seikkoja yölentotoiminnassa:

- Yölentotoiminnassa 04-22 kiitotien viereinen rullaustie ei ole käytössä.
- Kääntöpaikan käyttö ilma-aluksen rullaus- ja laskuvaloheittimen avulla
- Siirtyminen halleilta kiitotielle ja takaisin rullaus- ja laskuvaloheittimen avulla
- Kiitotievalot saa käyttöön alla olevan ohjeen mukaisesti

### 6.1 Kiitotievalojen käyttöohje



Kiitotien valot voidaan ohjata päälle joko ilma-aluksen radiolähettimellä tai tekstiviestillä. Tekstiviestiohjaus edellyttää, että viestin lähettäjän numero on sallittujen käyttäjien listalla. Tekstiviestien käyttöä ilmassa rajoittaa ilmailulaki. Tekstiviestiohjaus on tarkoitettu vain huolto- ja maakäyttöön

Valojärjestelmä on uusi ja sen toimintavarmuudesta ei ole vielä kertynyt käytännön kokemusta. Suosittelemme että yölennolle tehdään lentosuunnitelma, varakenttänä esim. EFHK tai EFTU, vaikka lento tapahtuisi kentän välittömässä läheisyydessä - se helpottaa valvotulle kentälle lentämistä, mikäli Nummelan valot eivät toimi.

## 6.2 Reuna- ja päätevalot

Kiitotielle 22/04 on asennettu reuna-, kynnyks- ja päätevalot. Kynnyks/päätevalot näyttävät vihreää kynnyksen suuntaan ja punaista päädyn suuntaan. Suunnat 22/04 eivät ole erikseen ohjattavissa, vaan molempiin suuntiin näkyy vihreä kynnyksvalo aina valojen ollessa päällä.

Kiitotien valot ovat voimakkaasti suuntaavia. Ne näkyvät hyvin vain kiitoteiden päätyjen suunnista. Itä/länsisuunnasta niitä ei välttämättä näe ollenkaan.

Kiitotien päätyä edeltävät 7 reunavalaisinta ovat oransseja ja muut valkoisia. Oranssien valojen alkaessa kiitotietä on jäljellä 400 metriä (n. 1/3 kiitotien pituudesta).

Kiitotien 04 lopussa maan pinta on hieman ylempänä, jonka takia asfalttiin upotetut päätevalot tulevat näkyviin katselukorkeudesta riippuen vasta n. 300 metriä ennen kiitotien loppua.

Ennen ensimmäistä lentoonlähtöä kannattaa rullata kiitotie päästä päähän molempiin suuntiin, havainnoida päätevalojen näkyvyys, ja harjoitella sen jälkeen vielä keskeytetty lentoonlähtö aiottuun suuntaan. 22:lla päätevalot näkyvät kauas, 04:illä vasta kiitotien lopussa. Kiidon mennessä pitkäksi 04:n jatkeella on tasainen purjekoneiden laskualue, kunhan kiito ei päädy sääaseman mäen suuntaan.

## 6.3 Tuulipussi ja estevalot

Tuulipussin valaisin sekä estevalot syttyvät yhtä aikaa kiitotievalojen kanssa. Estevalot ovat kiitotien 22/04 itäpuolella olevassa tutkamastossa sekä 04 kynnyksen länsipuolella olevan kontin mastossa.

## 6.4 APAPI

Abbreviated PAPI koostuu vain kahdesta valaisimesta, joista toisen ollessa valkoinen ja toinen punainen, olet 3° liukukulmassa. Kaksi punaista kertoo, että olet liian alhaalla. Kaksi valkoista kertoo, että olet liian ylhäällä.

Neljän valaisimen tavallinen PAPI-valo kertoo erikseen, jos olet vain vähän liian alhaalla tai ylhäällä. APAPI:n kahden punaisen palaessa saatat olla vain vähän liian alhaalla tai vaarallisen alhaalla ja laskeutua metsään.

APAPI valot ovat tällä hetkellä asennettu vain kiitotielle 04.

## 6.5 Valojen ohjaus ilmailuradiolla

Ohjaus tapahtuu painamalla tangenttia kentän taajuudella 122.825 MHz. Ohjainlaite kertoo taajuudella valo-ohjauksen tilan englanninkielisellä puheella. Ohjaus on testattu toimivaksi 1200 ft ASL korkeudella 5 NM etäisyydellä kentästä (Vihdin kirkonkylä, Veikkola, Lohja).

Tangenttien painalluksien pitää olla 0.3–2 s pitkiä, ja niiden välissä pitää olla 0.3–2 s pitkät tauot. Painalluksien sarja täytyy tehdä 15 sekunnin sisällä. Kannattaa harjoitella n. 1 s välein tapahtuvat painallukset.

Ennen sarjaa täytyy olla vähintään 2 s tauko, ja sarjan viimeisen painalluksen jälkeen täytyy olla vähintään 3 s tauko ennen seuraavaa lähetystä. Jos painalluksia tulee liikaa, komentoa ei huomioida.

1. Valot kytetään päälle 20 minuutiksi painamalla tangenttia 7 kertaa.
2. Ohjausjärjestelmä kytkee valot tasolle 3, ja ilmoittaa taajuudella valojen kirkkauden ja jäljellä olevan ajan:  
**NUMMELA LIGHTS INTENSITY 3, 20 MINUTES.**
3. 10 minuutin kuluttua ohjausjärjestelmä ilmoittaa taajuudella:  
**NUMMELA LIGHTS INTENSITY 3, 10 MINUTES.**
4. 5 minuutin kuluttua ohjausjärjestelmä ilmoittaa:  
**NUMMELA LIGHTS INTENSITY 3, 5 MINUTES.**
5. 1 minuutti ennen sammumista ohjain ilmoittaa:  
**NUMMELA LIGHTS INTENSITY 3, 1 MINUTE.**
6. 10 sekuntia ennen sammumista ohjain ilmoittaa:  
**NUMMELA LIGHTS INTENSITY 3, 10 SECONDS.**
7. Valojen kirkkaus vilkkuu viimeisen 10 sekunnin aikana ennen sammumista. Mikäli olet loppuosalla tai kynnyksellä, ja kuulet 10 sekunnin ilmoituksen **TAI** valojen kirkkaus vaihtelee, tee ylösveto ja kytke valot uudelleen.

Kirkkaus (INTENSITY) ilmaistaan asteikolla 1-5. Valoja voi himmentää painamalla tangenttia 5 kertaa (**INTENSITY 1**). Valot täytyy tätä ennen kytkeä päälle 7 painalluksella. Uudet 7 painallusta nostavat kirkkauden jälleen tasolle 3 (**INTENSITY 3**). Muut kirkkausasetukset eivät ole ohjattavissa radiolla.

Uusi ohjaus pidentää valojen palamisaikaa aina 20 minuuttiin ohjauksen hetkestä laskettuna.

Mikäli valot palavat, mutta ilmoituksia ei kuulu, lähetin voi olla vikaantunut, tai valot on kytketty päälle käsikäytöllä tai tekstiviestillä. APAPI-valoja ei voi ohjata erikseen.

## 6.6 Valojen ohjaus tekstiviestillä

Tekstiviestiohjauksen numeron luovuttaa ja käyttöoikeuden myöntää kenttäpäällikkö. Ohjaus on mahdollista vain määritellyistä puhelinnumeroista.

Valojen suora kytkentä tapahtuu lähettämällä valo-ohjaimelle haluttua kirkkautta vastaava numero.

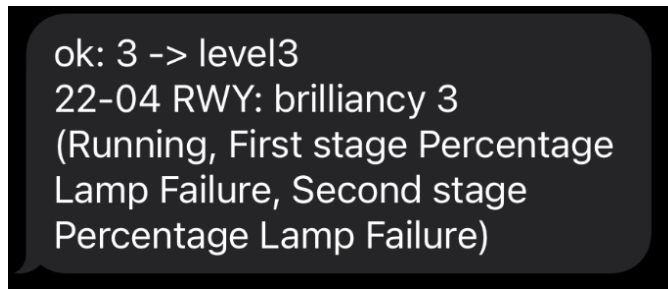
Viesti	Toiminto
0	Valot pois päältä (10 s viiveellä, kiitotievalot vilkkuvat ennen sammumista)
1	Kirkkaus/brilliance 1
2	Kirkkaus/brilliance 2
3	Kirkkaus/brilliance 3

4	Kirkkaus/brilliancy 4
5	Kirkkaus/brilliancy 5 (ei käytössä)
ST	Valojen tilan tiedustelu

**HUOM! Ennen valojen sammuttamista ilmoita aikeesi radiolla taajuudella 122.825 ja varmista ettei laskeutuvia koneita ole lähestymässä.**



Valo-ohjain lähettää vastausviestin, joka kertoo ensimmäisellä rivillä komennon tulkinnan, toisella rivillä kiitotien valojen kirkkauden, ja sen jälkeen suluissa valojen himmentimen tilatietoja, jotka voivat kertoa vikatilanteista.



Vikatilanne: vähän enemmän valoja pimeänä

#### Tilatiedot

Running	Valot päällä
OutputLive	Valoihin ohjattu sähköä
DISCONNECTED	Valojen himmentimeen ei yhteyttä
LocalControl	Himentimen kauko-ohjaus poissa päältä
Flashing	Valot vilkkuvat
First stage Percentage Lamp Failure	Vähän valoja palanut / pimeänä
Second stage Percentage Lamp Failure	Enemmän valoja palanut / pimeänä
Output current Out of Tolerance	Valojen virran ohjaus epätarkka
Main board watchdog fault	Himentimen ohjaimen vika

## 7. RADIOT JA RADIOLIIKENNE

### 7.1 Radiotaajuudet ja yleiskutsu

Nummelan lentopaikan radiotaajuus on: 122.825 MHz.  
Nummelan lentopaikan INFO taajuus on: 135.825 MHz.

Yleiskutsu: "NUMMELAN LIIKENNE"  
"NUMMELA TRAFFIC"

Purjelentotoiminnassa sekä kentän ylläpitotehtävissä käytetään myös yleiskutsua:  
"NUMMELA MAA"  
"NUMMELA GROUND"

### 7.2 Ilma-alusten ja liitimien vaatimukset

Kaksisuuntainen radioyhteys on pakollinen Nummelan lentopaikalta toimivilta ilma-aluksilta ja liitimiltä sekä miehittämättömän ilmailun maahenkilöstöltä, kun miehittämätön ilma-alus lähtee tai saapuu.

### 7.3 Liikenneilmoitukset

Liikenneilmoitukset tehdään hyvää ilmailutapaa noudattaen, hyvissä ajoin ja selkeästi suomeksi tai englanniksi. Liikenneilmoitukset tehdään aina, vaikka muuta tiedossa olevaa liikennettä ei olisi.

### 7.4 Rullaus- ja lentoonlähtöilmoitukset

Rullausilmoitukset tehdään aina seuraavalle ilmoittautumistasolle asti. Tällä menettelyllä pidetään yllä riittävää tilannekuva muulle liikenteelle.

*Esimerkki:*

*"Nummelan liikenne, OH-ABC rullaa rullaustie Oscaria käyttäen odotukseen Delta"*  
*"Nummelan liikenne, OH-ABC rullaa takaisin kiitotietä pitkin odotuksen Alfa"*

Lentoonlähtöilmoitus annetaan, kun ilma-alus on valmis suorittamaan lentoonlähdön. On myös hyvää ilmailutapaa, jos lähtöilmoituksen yhteydessä kerrotaan alue, jonne lento suuntautuu.

*Esimerkki:*

*"Nummelan liikenne, OH -ABC siirtyy kiitotielle 22"*  
*"Nummelan liikenne, OH-ABC lentoonlähtö kiitotie 22, kohti Hyvinkäätä."*

## 7.5 Lähestymisilmoitukset

Lähestymisilmoitus suositellaan tehtäväksi noin 3 - 5 min ennen ilmoituspaikalle saapumista. Lähestymisilmoituksesta on selvittävä etäisyys ja lähestymissuunta, lentokorkeus, aikomus ja arvioitu saapumisaika (minuutteja yli tasatunnin) ilmoittautumispaikalle.

Jos kentällä on lentotoimintaa, on jokainen velvollinen ilmoittamaan siitä saapuvalle ilma-alukselle.

*Esimerkkejä:*

- "Nummelan liikenne, OH-ABC, pohjoisesta 3000 jalkaa, arvio POHJOINEN aikaan 06"*
- "Nummelan liikenne, OH-ABC. POHJOINEN sisään (2000 jalkaa), arvio laskukierrokseen aikaan 11"*
- "Nummelan liikenne, OH-ABC, kiertää kentän vastapäivään ja liittyy 2 minuutin kuluttua myötätuuleen kiitotie 22"*

## 7.6 Laskuilmoitukset

Laskukierrosilmoitus tehdään aina myötätuuliosalle liittyessä. Aina on ilmoitettava myös perusosa- ja loppuosailmoitukset turvallisen toiminnan takaamiseksi. Laskukiidon jälkeen on kerrottava, miten ilma-alus aikoo poistua kiitotieltä. Ilmoitus tehdään myös, kun ilma-alus on poistunut kiitotieltä.

*Esimerkkejä:*

- "Nummelan liikenne, OH-ABC, myötätuuli kiitotie 22, laskua varten"*
- "Nummelan liikenne, OH-ABC, perusosa kiitotie 22"*
- "Nummelan liikenne, OH-ABC, loppuosa kiitotie 22, laskun jälkeen poistutaan bravosta"*
- "Nummelan liikenne, OH-ABC, poistui kiitotieltä bravosta ja rullaa novemberia pitkin asematasolle"*

## 7.7 Liikenneilmoitusten yksityiskohtia

Virallista ohjeista poiketen toivomme, että noudattaisitte radioliikenteessä seuraavia paikallisia suosituksia. Suositellaan, että ultrakevyt lentokone **OH-U666** käyttää avauskutsun jälkeen itsestään kutsumerkkiä **Ultra Kuusi-Kuusi-Kuusi**.

Suosittelaa, että moottoripurjelentokone **OH-566** käyttää avauskutsun jälkeen itsestään kutsumerkkiä **Mopu Viisi-Kuusi-Kuusi**.

Suosittelaa, että purjelentokone **OH-666** käyttää avauskutsun jälkeen itsestään kutsumerkkiä **Purjekone Kuusi-Kuusi-Kuusi**.

Ilmoitus myötätuuliosasta tehdään mahdollisimman täsmällisesti myötätuuliosan alussa kiitotien pään tasalla.

## 8. OHJEET LENTO-ONNETTOMUUSTILANTEESSA TAI MUUSSA HÄTÄTAPUKSESSA

Toimi onnettomuustilanteessa näin:

- 1) Pysy rauhallisena
- 2) Pelasta välittömässä hengenvaarassa olevat
- 3) Tee hätäilmoitus
- 4) Anna ensiapua
- 5) Opasta auttajat onnettomuuspaikalle

## 8.1 Yhteydet

Yleinen hätänumero: 112

Lähimmät lennonjohtoelimet: HELSINKI TWR: 118.600 MHz

HELSEINKI RADAR: 119.100 MHz

## 8.2 Sammuttimet ja muu pelastusvälineistö

Sammuttimet: 1 x 12 kg:n jauhesammutin tankkauspaikalla  
2 x 12 kg:n jauhesammutinta ns, peltiovihallissa  
1 x 6 kg:n jauhesammutin kerhon  
toimistorakennuksessa. 2 x 12 kg:n  
jauhesammutinta kerhon puuvihallissa  
4 x 6 kg:n jauhesammutinta kerhon huoltorakennuksessa.

Sammutuspeitto: 1 kpl kerhon huoltorakennuksessa

Ensiapulaukut: Hinauskoneessa, koulutustilassa ja huoltotilassa

### 8.3 Lähimmän pelastusaseman sijainti

Lähin pelastusasema on Nummelan paloasema, joka sijaitsee kaakossa kiitotien 04 kynnyksen kohdalla ns. Kenttälän teollisuusalueella.

### 8.4 Pelastustiet ja saapumisreitit kenttäalueelle

Mikäli hälytys tehdään kenttäalueelle, käytetään pelastuspaikalle saapumiseen lentokentäntietä, josta saavutaan Air Hotelliin P-alueelle. P-alueelta on kaksi kenttäalueelle johtavaa porttia: yleensä kentälle liikkumiseen käytettävä portti on hallien ja kerhorakennusten luona, sekä normaalisti lukittuna pidettävä portti suoraan P-alueen länsikulmasta asematasolle kiitotien 22 odotuspaikan viereen. Hälytysajoneuvot saapuvat kenttäalueelle jommankumman portin kautta. Hälytyksen tekijän on pyrittävä organisoimaan vastaanotto ja opastus P-alueelta onnettomuuspaikalle sekä huolehtimaan siitä, että toinen edellä mainituista porteista on auki.

Pelastusviranomaisen voi käyttää kaikkia kentälle johtavia reittejä ja portteja tilanteen vaatimalla tavalla.

## 9. MUU TILAPÄINEN TOIMINTA (EI-LENTOTOIMINTA)

Lentokenttäalueella järjestetään tilapäisesti myös muuta kuin ilmailuun liittyvää toimintaa. Tällaisia ovat erilaiset yleisötilaisuudet sekä esim. moottoriajoneuvoilla tapahtuvat testaukset. Kaikista lentotoimintaan vaikuttavista tapahtumista ilmoitetaan etukäteen yhdistyksen kotisivuilla, lentopaikan ilmoitustaululla sekä vaadittaessa ilmailun viestipalveluverkon kautta, joten ne ovat ennen lentoa varmistettavissa. Tällöin käytetään myös rajoitusta vastaavia näkömerkkejä joko merkinantopaikalla tai rajoitusalueella.

Muukin toiminta tapahtuu ympäristöluvan mukaan ja siitä päättää lentokenttäyhdistyksen hallitus tai lentokentän päällikkö. Sulkemisesta tai rajoituksista ilmoitetaan ilmailutiedotuspalvelun kautta NOTAM-tiedotteilla, INFO-sanomassa sekä <https://lentopaikat.fi/> ja <https://efnu.fi/> sivustoilla. Tilanne on epäselvissä tapauksissa varmennettava lentopaikan päälliköltä.

## 10. MERKINANTOPAIKKA JA ILMOITUSTAULUT

### 10.1 Merkinantopaikka

Merkinantopaikka sijaitsee Tuulipussin vieressä. Varsinaisena merkinantopaikkana toimii valkoisella rajattu neliö. Merkinantopaikalla ilmoitetaan tarvittaessa rajoituksista lentosääntöjen mukaisilla merkeillä.

### 10.2 Ilmoitustaulut

Ilmoitustaulu sijaitsee eteläpäädyssä lähellä luokkatilaa ja porttia, ns. peltiovihallin metsän puoleisessa päädyssä.

## 11. POLTTO- JA VOITELUAINEET

Poltto- ja voiteluaineiden säilytys ja käsittely sekä palo- ja ympäristövahinkojen torjunta on kuvattu Nummelan lentokentän ympäristöluvassa.

### 11.1 Säilytys ja käsittely

Nummelan lentokentällä on viisi polttoainesäiliötä. Säiliöiden yhteistilavuus on 14000 litraa. Säiliöiden tilavuudet ovat 5000, 3000, 2500, 2500 ja 1000 litraa. Säilytettävä polttoainelaadut ovat Avgas 100LL (lentokonebensa), E95SE (pienkonebensa), E98 (autobensa) sekä JET A1

(lentokerosiini). Säiliöiden sijainti on merkitty ADC karttaan.

Kaikki säiliöt ovat tuplavaippasäiliöitä ja sähköpumpuilla varustetut, kaikki säiliöt ovat maanpäällisiä

Säiliöiden täytöstä vastaa lentokenttäyhdistys. Säiliöiden täyttöastetta ja kulutusta seurataan säiliökohtaisella kirjanpidolla. Säiliöiden kuntoa tarkastetaan joka viides vuosi ja niitä seurataan lisäksi silmämääräisin tarkastuksin lentokenttäyhdistyksen ja käyttäjien toimesta.

Tarkastusmerkinnät tehdään säiliökohtaiseen kirjanpitoon.

Koneiden polttoainetäytöt tehdään koneiden ohjekirjojen mukaisesti. Jos täytön yhteydessä havaitaan vuotoja tai muita puutteita, on ryhdyttävä välittömästi toimiin, jolla estetään ympäristöön mahdollisesti valuneen polttoaineen leviäminen sekä tehtävä ilmoitus pelastuslaitokselle, ja lentokentän päällikölle.

Vesibensa kerätään talteen ja käytetään kentän huoltokoneissa.

Lentokonehallissa säilytetään erityyppisiä synteettisiä voiteluaineita. Öljyt säilytetään tiiviisti suljetuissa öljykanistereissa ja -pulloissa niille varatussa erillisessä kaapissa.

Jäteöljyt ja öljyiset vedet kerätään talteen ja toimitetaan Nummelan hyötykäyttöasemalle.

## 11.2 Palo- ja ympäristövahinkojen torjunta

Polttoainesäiliöiden vieressä on 12 kg:n jauhesammutin. Sammutuskaluston kunnosta ja tarvittavasta käyttökoulutuksesta vastaa tankkauspaikan omistaja. Tankkauspaikalla on imeytysturvetta pelastusviranomaisen määrittämä määrä.

## 12. VOIMASSAOLO, MUUTOKSET, KOPIOINTI JA JAKELU

### 12.1 Voimassaolo

Tämä toimintakäsikirja on voimassa toistaiseksi. Viimeisin versio löytyy aina osoitteesta <https://efnu.fi/toimintakäsikirja/>

### 12.2 Muutokset

Toimintakäsikirjaan tehtävistä päivityksistä ja ylläpidosta vastaa lentopaikan päällikkö. Tehdyistä päivityksistä pidetään alla olevaa versiotaulukkoa.

Versio	Päivämäärä	Muutos
0.95	6.5.2020	Ensimmäinen luonnos
0.96	8.6.2020	Korjauksia saadun palautteen mukaan
0.97	8.6.2020	Lisäyksiä purjelentokoulutus osioon
0.98	10.6.2020	Kirjoitusvirhekorjauksia ja jäsentelyä
0.99	12.6.2020	Lisätty tieto laskukierroslentämisestä
1.0	15.6.2020	Kielioppikorjauksia sekä lisäys sähkölentämisestä. Julkaisoversio
1.01	16.6.2020	Kielioppikorjauksia ja selvennöksiä.
1.02	2.9.2020	Viitteet sääntöihin korjattu sekä kiitotien käyttö- ja lähestymismenetelmiä selvennetty
1.03	24.10.2020	Kieliopillisia virheitä korjattu ja LDG kartta päivitetty
1.04	27.07.2021	Lisätty mahdollisuus käyttää kiitotien ulkopuolisia alueita operointiin sekä pieniä kieliopillisiä korjauksia.
1.05	02.05.2022	Lisätty laskukierroslentäminen sallituksi oppilaan ensimmäisellä yksinlennolla sekä uudet LDG ja ADC kartat



1.06	13.1.2023	Päivitetty vastaamaan uutta ympäristölupaa, uudet LDG ja ADC kartat
1.07	25.4.2023	Päivitetty EFNU RNP RWY 04 IFR lähestyminen, sekä uusi LDG ja ADC sekä IFR Approach kartat
1.08	11.10.2023	Päivitetty yölentotoimintaa sekä LDG ja ADC karttoja ja suoritettu lukuisia kielioppikorjauksia
1.09	16.04.2024	Lisätty tiedot RMZ alueen toiminnasta ja tehty VAC kartta missä näkyy uudet VFR raportointipisteet. Kohdat 5.18 sekä 7.5 on päivitetty
1.10.1		Väliversio muuttuneen ympäristöluvan takia.

### 12.3 Kopiointi

Kopioidun toimintakäsikirjan kansilehteen on mustekynällä tai leimalla tehtävä kopiomerkintä.

### 12.4 Jakelu

Toimintakäsikirjan viimeisin versio on luettavissa ja ladattavissa seuraavissa osoitteissa:

- <https://efnu.fi/toimintakasikirja/>
- <https://lentopaikat.fi/nummela-efnu/>

Lentopaikan päällikkö ei ole vastuussa internetistä ladatun ja tulostetun toimintakäsikirjan ajan tasalla olemisesta ja oikeellisuudesta.

### 13. LIITTEET

Liite 2: Rullausreitti odotuspaikalle 04 kun on purjelentotoimintaa

Liite 3: EFNU Ajoneuvopysäköinti ja portit

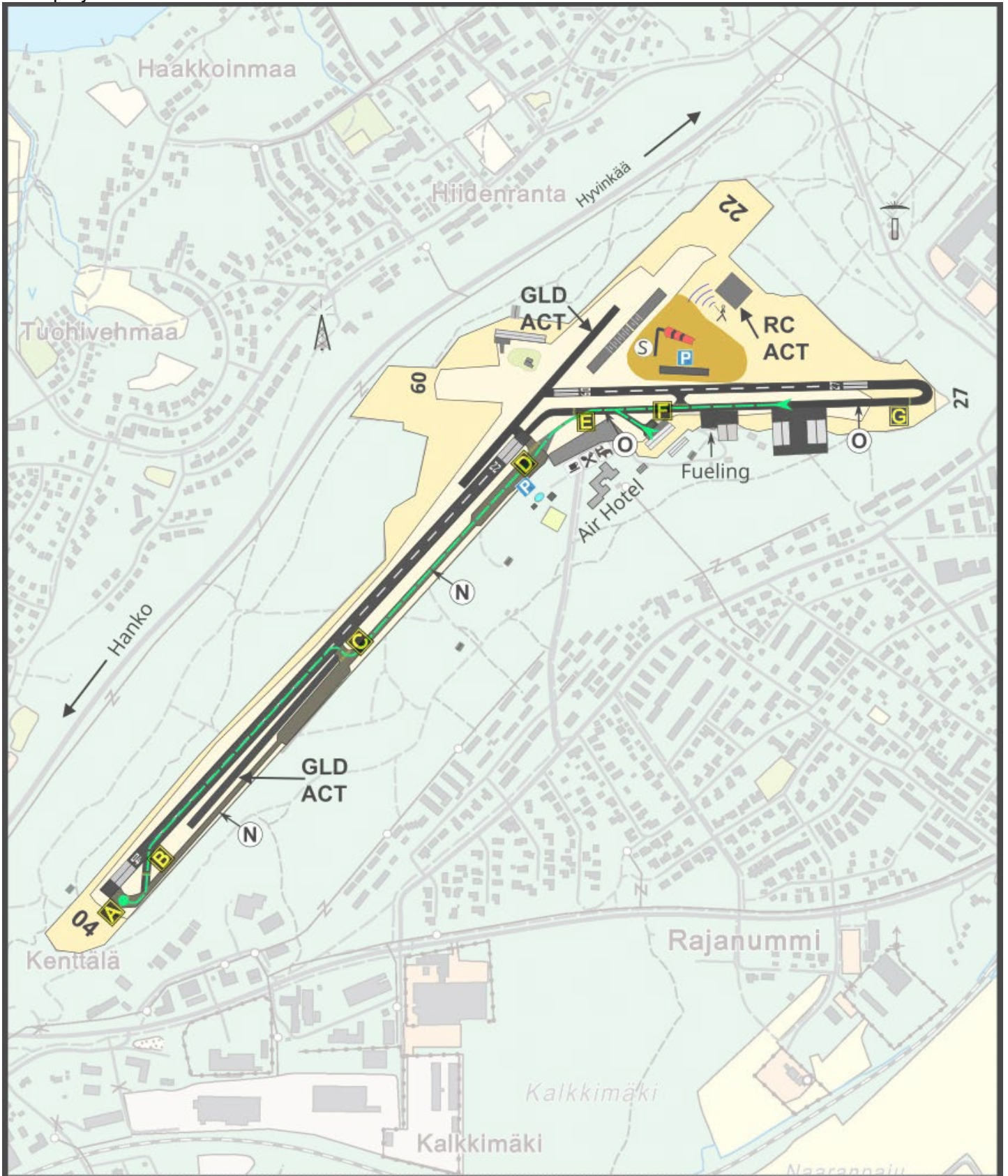
Liite 4: EFNU Sammuttimet ja muu pelastusvälineistö

Liite 5: EFNU Pelastusviranomaisen saapumisreitti ja portit kenttäalueelle

Liite 7: EFNU RNP RWY 04

**Liite 2: Rullausreitti odotuspaikalle 04 kun on purjelentotoimintaa**

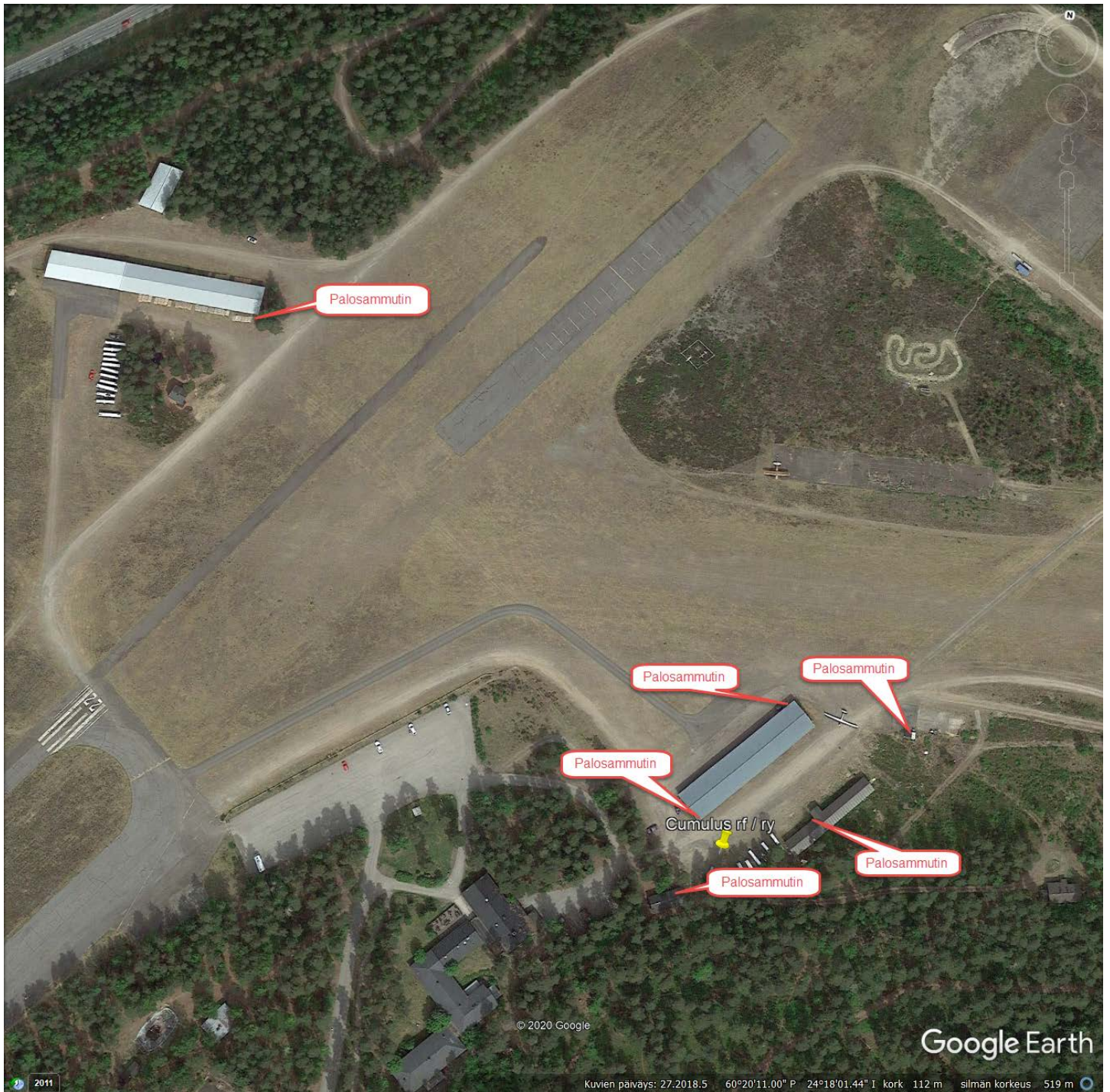
Ohessa vihreällä katkoviivalla esitetty reitti miten rullataan odotuspaikalle 04 kun siellä on purjelentotoimintaa



**Liite 3: EFNU Ajoneuvopysäköinti ja portit**



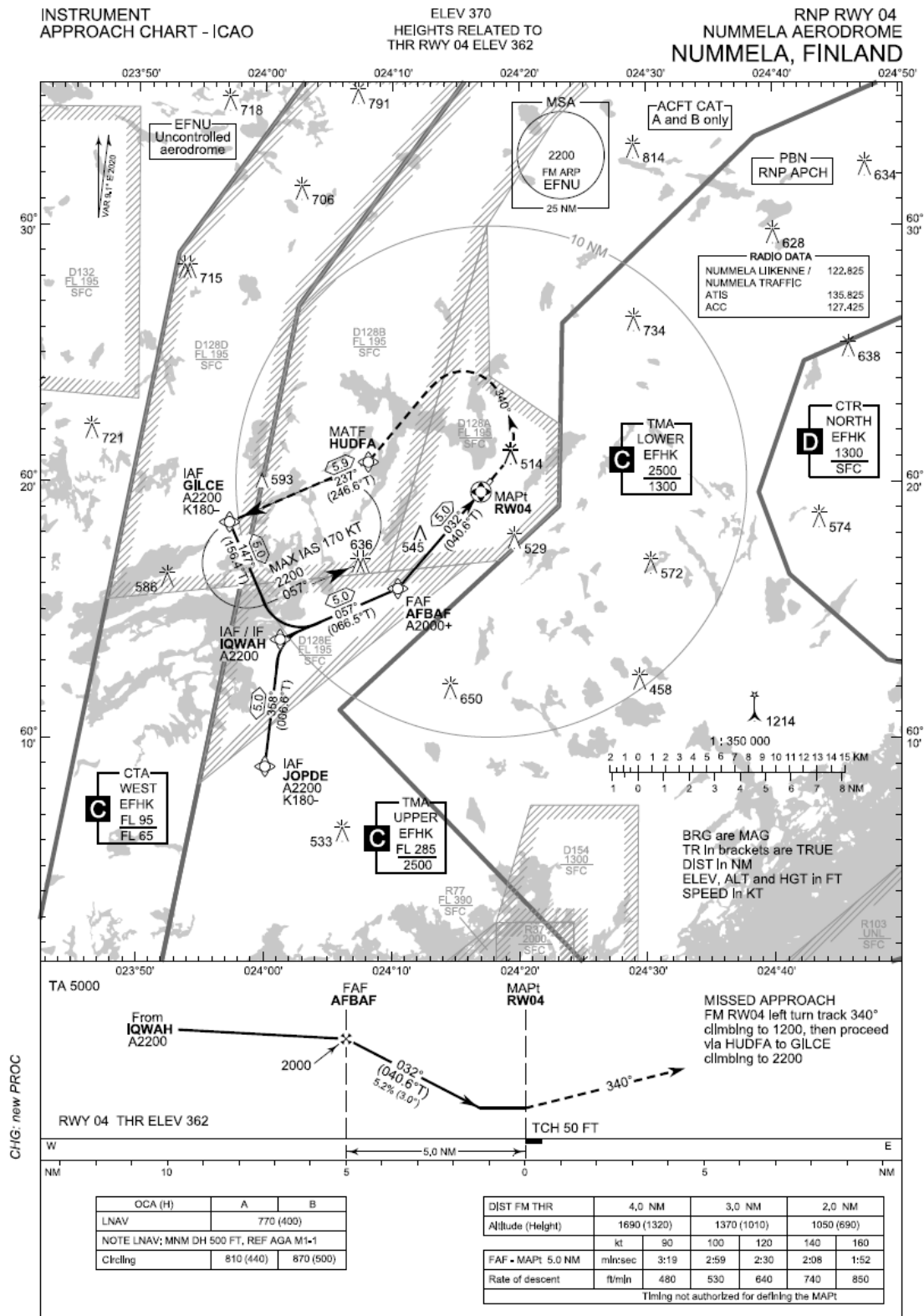
**Liite 4: EFNU Sammuttimet ja muu pelastusvälineistö**



**Liite 5: EFNU Pelastusviranomaisen saapumisreitti ja portit kenttäalueelle**



Liite 7: EFNU RNP RWY 04 (uusin kartta löytyy aina <https://www.ais.fi/eaip> osoitteesta)



20 APR 2023

© FINTRAFFIC ANS

EFNU AD 2.13 - 1

