

Kontakt / Contact

Address: Lennuliiklusteeninduse
Aktsiaselts
Lennundusteabe
osakond
Kanali põik 3
Rae küla, Rae vald
10112 Harjumaa
Estonia
Tel: +372 671 0255
AFS: EETNYOYX
Email: aip@eans.ee
URL: aim.eans.ee

AIP Supplement for Estonia

AIRAC
AIP Lisa / AIP SUP
02/2024
Kehtiv alates
Effective from
21 MAR 2024
UFN
Avaldatud
Published on
08 FEB 2024

**LVP rakendamine Tallinna Lennuväljal
(EETN)****Implementation of LVP at Tallinn
Aerodrome (EETN)****1 Üldine**

See AIRAC AIP Lisa täiendab järgmist AIP-i osa: AD 2 EETN.

AIP Lisa võimalikud muudatused avaldatakse NOTAM-iga.

2 Periood

21. märts 2024 kuni järgmise teavituseni.

3 Eesmärk

Halva nähtavuse protseduuride rakendamine (LVP).

4 Kirjeldus

21. märtsist 2024 rakendatakse Tallinna lennuväljal uued halva nähtavuse protseduurid (LVP). LVP kehtimise ajal on Tallinna lennuväljal võimalik teostada järgnevaid lennuoperatsioone:

- CAT II lähenemised;
- LVTO.

1 General

This AIRAC AIP SUP supplements the following portion of the AIP: AD 2 EETN.

Possible changes to AIP SUP shall be published by NOTAM.

2 Period

21 MAR 2024 to UFN.

3 Purpose

Implementation of low visibility procedures (LVP).

4 Description

From 21 MAR 2024 new low visibility procedures (LVP) will be implemented at Tallinn Aerodrome. When LVP will be in force, the following flight operations can be conducted at Tallinn Aerodrome:

- CAT II approaches;
- LVTO.

5 Raadionavigatsiooni- ja maandumisseadmed**5 Radio Navigation and Landing Aids**

Seadme tüüp <i>Type of aid, MAG VAR</i> Type of supported OP (for VOR/ILS/MLS, given declination)	ID	FREQ	Tööaeg OPR HR	Saateantenni koordinaadid Position of transmitting an- tenna coordin- ates	DME saateantenni kõrgus Elevation of DME transmit- ting antenna	Märkused Remarks
1	2	3	4	5	6	7
LOC 08 ILS CAT II II/T/3 (9° E 2020)	IIB	108.300 MHz	H24	592447.4N 0245223.3E		LOC kurss 081° LOC course 081°
GP 08 ILS CAT II II/T/3		334.100 MHz	H24	592445.0N 0244856.8E		3°, RDH 54 ft
DME 08	IIB	CH 20X	H24	592445.0N 0244856.8E	200 ft	Tegevusraadius: Coverage: 25 NM
LOC 26 ILS CAT II II/T/3 (9° E 2020)	ILK	109.300 MHz	H24	592448.0N 0244804.6E		LOC kurss 261° LOC course 261°
GP 26 ILS CAT II II/T/3		332.000 MHz	H24	592443.6N 0245140.4E		3°, RDH 54 ft
DME 26	ILK	CH 30X	H24	592443.6N 0245140.4E	200 ft	Tegevusraadius: Coverage: 25 NM

5.1 Lennuväljakistused

Ala 4 takistused on leitavad lehelt aim.eans.ee/takistused.

5.1 Aerodrome Obstacles

Area 4 obstacles can be found from aim.eans.ee/takistused.

5.2 Kohalikud lennuala eeskirjad**5.2 Local Aerodrome Regulations****5.2.1 Halva nähtavuse protseduurid (LVP)****5.2.1 Low Visibility Procedures (LVP)****5.2.1.1 Lubatud operatsioonid****5.2.1.1 Authorisation of Operations**

Kui LVP on kasutuses, on rajal 08/26 lubatud järgnevad operatsioonid:

Whenever LVP is in effect, operations on RWY 08/26 are approved for:

- CAT II lähenemised ja maandumised otsustuskõrgusega (DH) mitte vähem kui 100 ft ja nähtavusega rajal (RVR) mitte vähem kui 300 m ja
- LVTO RVR tingimustes mitte vähem kui 125 m (200 m D-klassi õhusõidukitel).

- CAT II approaches and landings with a decision height (DH) not lower than 100 ft and a runway visual range (RVR) not less than 300 m, and
- LVTO in RVR conditions not less than a value of 125 m (200 m for class D aircraft).

CAT II lähenemised on lubatud operaatorile, kelle protseduurid on heaks kiidetud tema pädeva asutuse poolt. Heakskiidu koopia peab olema õhusõiduki pardal või on esitatud Eesti pädevale asutusele.

CAT II approaches are available for an operator whose procedures have been approved by its competent authority. A copy of the approval must be carried on board the aircraft or must have been submitted to the Estonian competent authority.

Juhendatud stardid (*guided take-off*) ei ole lubatud.

Guided take-offs are not permitted.

5.2.1.2 Maapealse liikluse juhtimise süsteem (A-SMGCS)**5.2.1.2 Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS)**

LVP põhineb A-SMGCS süsteemi kasutamisel. A-SMGCS süsteemi rikke korral peatatakse LVP.

LVP is based on the usage of A-SMGCS system. Any failure to the A-SMGCS system will lead to the suspension of LVP.

5.2.1.3 Kriteeriumid LVP algatamiseks ja lõpetamiseks

LVP ettevalmistusfaasiga alustatakse, kui RVR langeb alla 1000 m ja/või pilve kõrgus on 200 ft ja CAT II operatsioonid on tõenäolised.

LVP rakendatakse, kui RVR langeb 600 meetrini ja/või pilve kõrgus on alla 200 ft.

LVP lõpetatakse, kui RVR on suurem kui 600 m ja pilve kõrgus suurem kui 200 ft ning on oodata jätkuvat ilmastikutingimuste paranemist.

Piloote informeeritakse ATIS-e kaudu või ATC poolt, kui LVP on rakendatud.

5.2.1.4 Markeeringute, tuled ja ootekohtade kirjeldus

5.2.1.4.1 Ruleerimine

Kõik ruleerimisteed (v.a ruleerimistee D) on varustatud ruleerimistee telgjoone tuledega ja on kasutatavad ruleerimiseks. Ruleerimistee D ei ole LVP ajal kasutatav.

Vajaduse korral kasutab ATC liikluse juhtimiseks manööverdusala vaheootekohti. Kõik vaheootekohad on varustatud kollaste vaheootekoha tuledega. Ruleerimisteedel on liikluse juhtimiseks saadaval järgnevad vaheootekohad:

- A2, A3, A4, A5, A6, A8 ja E2 - läänesuunaliselt;
- A7 - idasuunaliselt.

5.2.1.4.2 Rajale sisenemine / kasutatavad RHP-d

LVP kehtimise ajal on rajale sisenemine võimalik läbi järgnevate raja ootekohtade:

- Raja 08 puhul CAT I/II ootekoht ruleerimisteel B;
- Raja 26 puhul CAT II ootekoht A1 või CAT I/II ootekoht Z1;
- Raja 26 puhul CAT I/II ootekohad ruleerimisteedel S või F, kui teostatakse start osalise raja pikkusega.

5.2.1.4.3 Raja vabastamine

LVP kehtimise ajal peaksid piloodid planeerima raja vabastamist järgnevalt:

- Ruleerimistee F või S, kui maandatakse rajale 08. Ruleerimisteed E võivad kasutada PROP õhusõidukid, kui ATC on andnud selleks loa eeldusel, et raja vabastamise aeg on väiksem, kui kasutades ruleerimisteed F;
- Ruleerimistee E, kui maandatakse rajale 26 v.a, kui ATC ei ole andnud teistsugust luba.

Raja vabastamiseks mõeldud ruleerimisteed on varustatud vabastamist tähistavate roheliste/kollaste ruleerimistee telgjoone tuledega.

Kui ATC poolt on saadud juhis teavitada "rada vaba", ei tohi seda teha enne, kui õhusõiduk on täielikult ületanud roheliste/kollaste ruleerimistee teljetulede osa lõpu.

5.2.1.3 Criteria for the Initiation and Termination of LVP

The LVP preparation phase will be implemented when RVR falls below 1000 m and/or height of cloud base is at 200 ft and CAT II operations are expected.

The operations phase will be commenced when the RVR falls to 600 m and/or the height of cloud base is below 200 ft.

LVP will be terminated when RVR is greater than 600 m and height of cloud base is greater than 200 ft and continuing improvement in these conditions is anticipated.

Pilots will be informed by ATIS or ATC, when LVP is in force.

5.2.1.4 Description of Ground Marking, Lighting, and Holding Positions

5.2.1.4.1 Taxiing

All taxiways (except TWY D) are equipped with taxiway centre line lights and are available for taxiing. TWY D shall not be used during LVP.

When necessary, ATC utilizes intermediate holding positions (IHP) on the manoeuvring area for traffic control. All IHPs are equipped with yellow intermediate holding position lights. The following IHPs are available for traffic control on TWYs:

- A2, A3, A4, A5, A6, A8 and E2 - westbound;
- A7 - eastbound.

5.2.1.4.2 RWY Entry / RHP-s Used

During LVP, the available RWY entry is limited to:

- CAT I/II holding position on TWY B for RWY 08;
- CAT II holding position A1 or CAT I/II holding position Z1 for RWY 26;
- CAT I/II holding position on TWY F or S for RWY 26 (intersection take-offs).

5.2.1.4.3 RWY Exit

During LVP, pilots should plan to exit the RWY via:

- TWY F or S when landing on RWY 08. TWY E may be used for PROP aircraft if requested and cleared so by ATC, provided that the time to vacate the runway is shorter than using TWY F;
- TWY E when landing on RWY 26, unless otherwise cleared by ATC.

TWYs for RWY exits are equipped with green/yellow coded TWY centre line lights.

When instructed by ATC to report 'runway vacated', it must not be done until the aircraft has completely crossed the end of the green/yellow taxiway centerline lights.

5.2.1.5 LVP kirjeldus

ILS tundlikke alasid kaitstakse, kui ILS lähenemist teostav õhusõiduk on 3 NM kaugusel puutekohast. ILS kriitilisi alasid kaitstakse, kui ILS lähenemist teostav õhusõiduk on 7 NM kaugusel puutekohast.

Nende eesmärkide saavutamiseks tagab ATC asjakohase intervalli lõpplähenedisel olevate õhusõidukite vahel. CAT II operatsioonide korral on intervall umbes 15 NM ja rohkem kui 20 NM, kui maandumiste vahel toimub väljumine.

Raja 08 puhul ei ole osalise raja pikkusega stardid lubatud. Raja 26 puhul on osalise raja pikkusega stardid lubatud ainult ruleerimisteede F ja S ristmikelt.

5.2.1.6 RVR teave

ATC teatab lähenevale õhusõidukile TDZ RVR näidu koos lähenemis- ja maandumisloaga. MID ja END RVR näitudest teavitatakse ainult järgnevatel juhtudel:

- näidud on väiksemad kui TDZ RVR näidud ja väiksemad kui 800 m, või
- näidud on väiksemad kui 550 m, või
- piloodi palvel.

Väljuvale õhusõidukile teatatakse kõik RVR näidud, kui mistahes näit on alla 800 m.

5.2.1.7 CAT II lähenemised

RNAV 1 kõlblik õhusõiduk võib ühineda ILS kursijoonega mööda RNAV STAR-i. Õhusõidukite vektoreerimisel finaali võimaldatakse neil ühineda ILS kursijoonega hiljemalt 9 NM kaugusel maandumispunktist.

CAT II lähenemisteks ei anta eraldi lähenemisluba ja CAT II lähenemised on saadaval, kui LVP on rakendatud.

Juhul kui seadmetes, mis on vajalikud CAT II lähenemisteks, esineb häireid, mille tõttu ei vasta seade CAT II lähenemise nõuetele, informeeritakse piloote NOTAM-i, ATIS-e või ATC kaudu.

5.2.1.8 LVP peatamine

Juhul kui lennuväli ei ole võimeline tagama vastavust LVP rakendamise nõuetele, informeeritakse piloote NOTAM-i, ATIS-e või ATC kaudu: "Airport unable to comply with low visibility procedures".

5.2.1.9 CAT II lähenemiste harjutamine CAT I tingimustes

Protseduuri on võimalik kasutada lennuettevõtjatel, kes on omandanud standardse CAT II lähenemise heakskiidu oma pädevalt asutuselt.

Piloodid, kes soovivad harjutada ILS CAT II lähenemist, peavad esitada sellekohase soovi esmases raadiosides TALLINN RADAR-iga kasutades fraasi: "Request practise CAT II approach".

Luba antakse lähtuvalt liiklusolukorrast ja maapealsete seadmete saadavusest.

Kui CAT II lähenemise harjutamise luba antakse, kaitstakse ILS CAT II tundlikke alasid, kui õhusõiduk on 3 NM kaugusel maandumispunktist.

5.2.1.5 Description of LVP

The ILS sensitive areas will be protected when an aircraft performing ILS approach is within 3 NM of touchdown. ILS critical areas will be protected when an aircraft performing ILS approach is within 7 NM of touchdown.

To achieve these objectives, ATC will ensure an appropriate interval between aircraft on final approach. For CAT II operations, the interval is approximately 15 NM, and more than 20 NM, when departures occur between landings.

For RWY 08, intersection take-offs are not permitted. For RWY 26, intersection take-offs are only allowed from the intersections of TWY F and S.

5.2.1.6 RVR Information

ATC will report the TDZ RVR value to arriving aircraft in conjunction with the approach and landing clearance. MID and END RVR values will be reported only in the following cases:

- these values are less than the TDZ RVR values and less than 800 m, or
- these values are less than 550 m, or
- when requested by pilot.

All RVR values will be reported to departing aircraft if any of the values is less than 800 m.

5.2.1.7 CAT II Approaches

RNAV 1 approved aircraft may intercept the ILS localizer via RNAV STAR. Aircraft will be vectored to intercept the ILS localizer at least 9 NM from touchdown.

No separate approach clearance will be issued for CAT II approaches and CAT II approaches will be available whenever LVP is in effect.

In case disturbances occur in the equipment required for CAT II approach, which causes the equipment not to comply with the requirements for CAT II approach, pilots will be informed either by NOTAM, ATIS or ATC.

5.2.1.8 Suspension of LVP

In case the aerodrome is unable to comply with the LVP implementation requirements, pilots will be informed either by NOTAM, ATIS or ATC: "Airport unable to comply with low visibility procedures".

5.2.1.9 Practising CAT II Approaches in CAT I Conditions

This procedure is intended for operators, which have obtained the standard category II (CAT II) approval by their competent authorities.

The pilots, who wish to practise ILS CAT II approach, must request this on the initial contact with TALLINN RADAR using the phrase: "Request practise CAT II approach".

Clearance will be granted depending on the traffic situation and ground equipment availability.

When clearance is granted, the ILS CAT II sensitive areas will be protected when the aircraft is within 3 NM from touchdown.

5.2.2 Jäätörje

Õhusõidukite jäätörjet tohib teostada ainult lennuvälja poolt määratud aladel – perrooni seisupaikadel või kaug-jäätörjealal ruleerimistee A ootekohal A1 ja PÕHJA jäätörjealal (ruleerimisteede HL ja HR ootekohtadel).

Kui rada 08 on kasutusel, tehakse jäätörjet ainult perrooni seisupaikadel. Kui rada 26 on kasutusel, saab jäätörjet teostada kaug-jäätörje alal ruleerimistee A ootekohal A1 ja PÕHJA jäätörjealal (ruleerimisteede HL ja HR ootekohtadel).

LVP kehtimise ajal ei ole PÕHJA jäätörjeala (ruleerimisteede HL ja HR ootekohtadel) kasutatav.

- Ootekohal A1 on lubatud jäätörjet teostada max 74 m tiivaulatusega õhusõidukitel.
- PÕHJA jäätörjealal (ootekohtadel HL ja HR) on lubatud jäätörjet teostada max 36 m tiivaulatusega õhusõidukitel.

Esmane jäätörje tellimus tuleb õhusõiduki meeskonnal esitada Tallinn Airport GH-le kanalil Tallinn Handling 131.905 nii vara kui võimalik, aga vähemalt 15 minutit enne off-block aega. Seejärel informeerib teeninduse koordinaator õhusõiduki meeskonda kanalil Tallinn Handling 131.905 alast, kus jäätörjet teostatakse ning edastab tellimuse jäätörje operaatorile (De-icing 121.780).

5.2.3 Ruleerimine

5.2.3.1 Nähtavuse tingimused ruleerimisel manööverdusalal

Selleks, et kirjeldada lennujuhtimisteenuse osutamist Lennart Meri Tallinna lennuvälja manööverdusalal erinevates nähtavuse tingimustes, on määratletud järgmised neli nähtavuse olukorda nii päevaseks kui öiseks ajaks:

1. **Nähtavuse tingimus 1**
RVR on 1000 m või suurem. Nähtavus on piisav, et piloot saaks ruleerida ning visuaalse vaatluse teel ruleerimisteedel ja ristmikel vältida kokkupõrkeid ülejäänud liiklusega ning et lennujuhtimisüksuste personal saaks visuaalse vaatluse teel juhtida kogu liiklust.
2. **Nähtavuse tingimus 2**
RVR on väiksem kui 1000 m, aga 550 m või suurem. Nähtavus on piisav, et piloot saaks ruleerida ning visuaalse vaatluse teel vältida kokkupõrkeid ruleerimisteedel ja ristmikel ülejäänud liiklusega, kuid ebapiisav lennujuhtimisüksuste personali jaoks visuaalse vaatluse teel kogu liikluse juhtimiseks.
3. **Nähtavuse tingimus 3**
RVR on väiksem kui 550 m, aga suurem kui 75 m. Nähtavus on piisav, et piloot saaks ruleerida ja visuaalse vaatluse teel vältida kokkupõrkeid ruleerimisteedel ja ristmikel ülejäänud liiklusega, aga ebapiisav lennujuhtimisüksuste personali jaoks visuaalse vaatluse teel kogu liikluse juhtimiseks.
4. **Nähtavuse tingimus 4**
RVR on 75 m või väiksem. Nähtavus on ebapiisav, et piloot saaks visuaalse vaatluse teel ruleerida.

5.2.2 De-icing

Aircraft de-icing may only be carried out in areas specifically designated by the airport – apron stands or remote de-icing facility at TWY A holding position A1 and at de-icing facility NORTH (at the holding positions of TWYs HL and HR).

When runway 08 is in use, de-icing will be only performed at apron stands. When RWY 26 is in use, de-icing may be performed on a remote de-icing facility at TWY A holding position A1 and at de-icing facility NORTH (on the holding positions of the TWYs HL and HR).

De-icing facility NORTH (at the holding positions of the TWYs HL and HR) will not be usable during LVP.

- At holding position A1 it is permitted to perform de-icing on aircraft with a maximum wingspan of 74 m.
- At de-icing facility NORTH (on the holding positions of the TWYs HL and HR) it is permitted to perform de-icing on aircraft with a maximum wingspan of 36 m.

Initial de-icing requests by the aircraft crew shall be submitted to Tallinn Airport GH on radio channel Tallinn Handling 131.905 as early as possible but at least 15 MIN prior to off-block time. Handling coordinator will then inform the aircraft crew on channel 131.905 of the location or area where de-icing is carried out and will forward the request to the de-icing operator (De-icing 121.780).

5.2.3 Taxiing

5.2.3.1 Visibility Conditions in Taxiing at Manoeuvring Area

For the purpose of describing the provision of an aerodrome control service on the manoeuvring area at Lennart Meri Tallinn Airport in the context of varying visibility conditions, the following four visibility conditions are defined for both day and night operations:

1. **Visibility condition 1**
RVR is 1000 m or more. Visibility is sufficient for the pilot to taxi and to avoid collision with other traffic on TWYs and at intersections by visual reference, and for the personnel of control units to exercise control over all traffic on the basis of visual surveillance.
2. **Visibility condition 2**
RVR is less than 1000 m but 550 m or more. Visibility is sufficient for the pilot to taxi and to avoid collision with other traffic on TWYs and at intersections by visual reference, but insufficient for the personnel of control units to exercise control over all traffic on the basis of visual surveillance.
3. **Visibility condition 3**
RVR is less than 550 m but more than 75 m. Visibility is sufficient for the pilot to taxi and to avoid collision with other traffic on TWYs and at intersections by visual reference, but insufficient for the personnel of control units to exercise control over all traffic on the basis of visual surveillance.
4. **Visibility condition 4**
RVR is 75 m or less. Visibility is insufficient for the pilot to taxi by visual guidance only.

6 Lisad

6 Appendixes

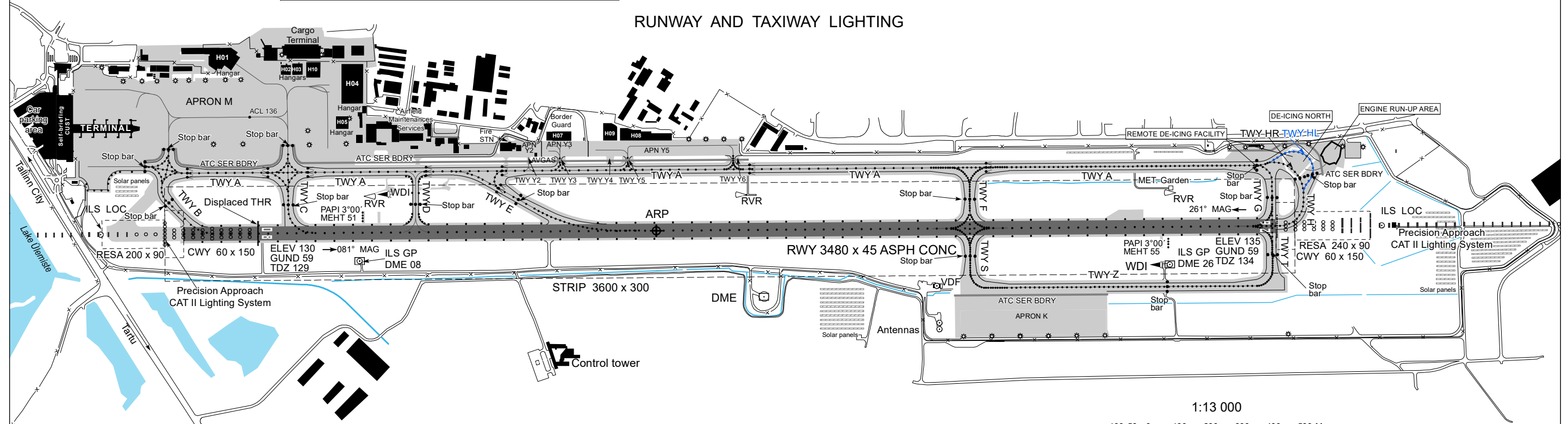
Kaardi nimetus Name of chart	Leht Page
Lennuväljakaart - ICAO <i>Aerodrome Chart - ICAO</i>	Lisa 1 <i>Appendix 1</i>
Lennuvälja takistuste kaart - ICAO - Tüüp A <i>Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A</i>	Lisa 2 <i>Appendix 2</i>
Täppislähenemise maapinna kaart - ICAO <i>Precision Approach Terrain Chart - ICAO</i>	Lisa 3 <i>Appendix 3</i>
Instrumentaallähenemiskaart - ICAO - EETN ILS or LOC RWY 08 <i>Instrument Approach Chart - ICAO - EETN ILS or LOC RWY 08</i>	Lisa 4 <i>Appendix 4</i>
Instrumentaallähenemiskaart - ICAO - EETN ILS or LOC RWY 26 <i>Instrument Approach Chart - ICAO - EETN ILS or LOC RWY 26</i>	Lisa 5 <i>Appendix 5</i>

RWY No	DIRECTION MAG	THR	BEARING STRENGTH	AERODROME LIGHTING	PAPI
08	081°	DTHR 59°24'47.97"N 024°48'36.55"E	RWY PCN 60 F/B/X/T	ALSF-II: 704M; LIH	3°00'
			TWY A – PCN 78/F/A/X/T	THR: G; LIH	
26	261°	59°24'47.42"N 024°52'01.95"E	TWY B – PCN 71/F/A/X/T	RCLL: 3480M, 15M; FM 0-2580M, W; FM 2580-3180M, W/R; FM 3180-3480M, R; LIH	3°00'
			TWY C – PCN 85/F/A/X/T	RENL: R; LIH	
			TWY D – PCN 26/F/B/X/T	RTZL: 900M	
			TWY E – PCN 47/F/A/X/T	ALSF-II: 900M; LIH	
			TWY F – PCN 97/F/A/X/T	THR: G; LIH	
			TWY G – PCN 97/F/A/X/T	RCLL: 3480M, 15M; FM 0-2580M, W; FM 2580-3180M, W/R; FM 3180-3480M, R; LIH	
			TWY H – PCN 97/F/A/X/T	RENL: R; LIH	
			TWY HL – PCN 97/F/A/X/T	RTZL: 900M	
			TWY HR – PCN 97/F/A/X/T	ALSF-II: 900M; LIH	
			TWY S – PCN 97/F/A/X/T	THR: G; LIH	
			TWY T – PCN 97/F/A/X/T	RCLL: 3480M, 15M; FM 0-2580M, W; FM 2580-3180M, W/R; FM 3180-3480M, R; LIH	
			TWY Y2 – PCN 32/F/B/Y/U	RENL: R; LIH	
			TWY Y3 – PCN 32/F/B/Y/U	RTZL: 900M	
			TWY Y4 – PCN 78/F/A/X/T*	ALSF-II: 900M; LIH	
			TWY Y5 – PCN 78/F/A/X/T	THR: G; LIH	
			TWY Y6 – PCN 78/F/A/X/T	RCLL: 3480M, 15M; FM 0-2580M, W; FM 2580-3180M, W/R; FM 3180-3480M, R; LIH	
			TWY Z – PCN 97/F/A/X/T	RENL: R; LIH	
			APN K – PCN 81/F/A/X/T	RTZL: 900M	
			APN M – PCN 81/F/A/X/T	ALSF-II: 900M; LIH	
			APN Y2 – PCN 32/F/B/Y/U	THR: G; LIH	
			APN Y3 – PCN 32/F/B/Y/U	RCLL: 3480M, 15M; FM 0-2580M, W; FM 2580-3180M, W/R; FM 3180-3480M, R; LIH	
			APN Y5 – PCN 32/F/B/Y/U	RENL: R; LIH	

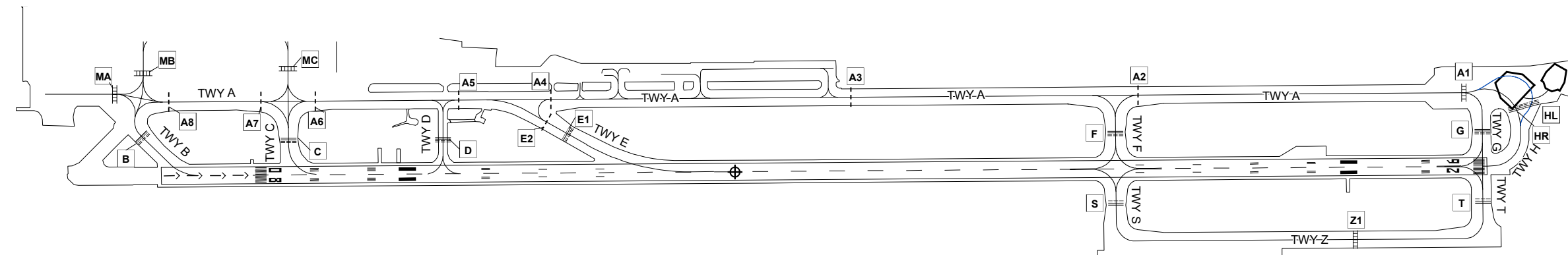
Taxiways A, B, C, E, F, G, H, HL, HR, S, T, Z - 23 M wide.
Taxiways Y2, Y3, Y5, Y6 - 10 M wide.
Taxiway Y4 - 21 M wide – TOWING ONLY.
Taxiway D - 18 M wide.

* TOWING ONLY

RUNWAY AND TAXIWAY LIGHTING



RUNWAY AND TAXIWAY MARKINGS



LEGEND

- ⋯ intermediate holding position lights
- - - intermediate holding position
- ▬ runway-holding position (Pattern A)
- ▬▬▬ runway-holding position (Pattern B)
- ⋯ stop bar
- ▭ LGTD sign boards
- * flood light
- ATC service boundary

CHANGES: TCLL.

TÜHJAKS JÄETUD
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

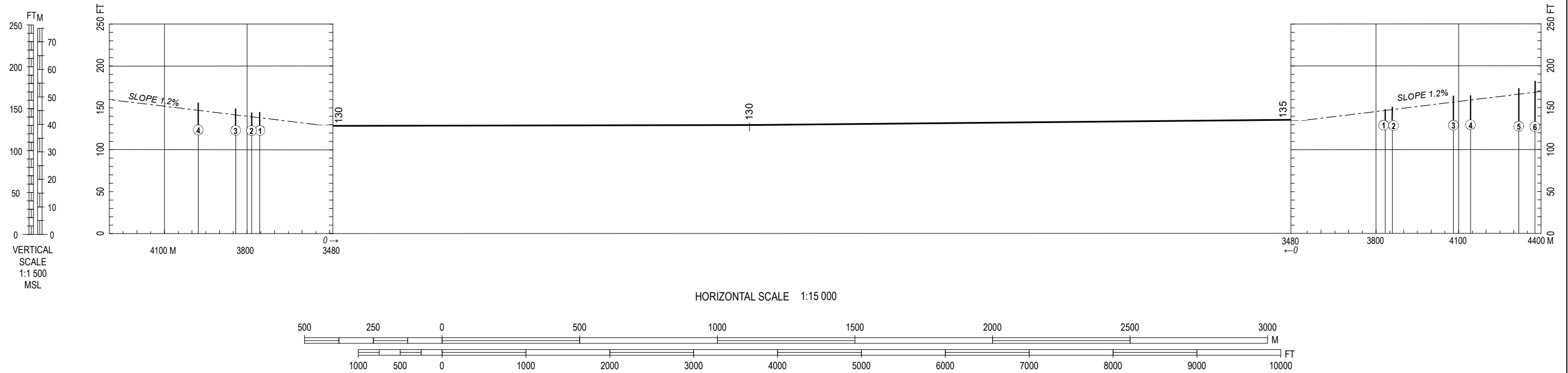
ELEV in FT
DIMENSIONS in M
BRG are MAG

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A OPERATING LIMITATIONS

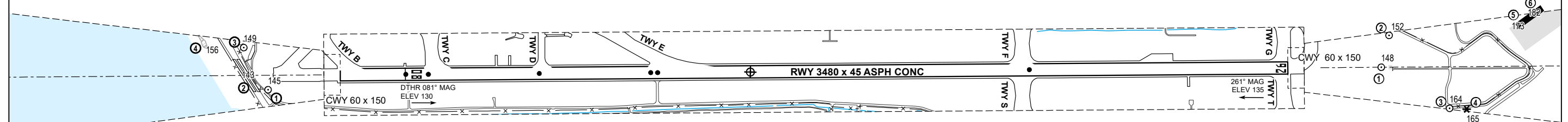
LENNART MERI
ESTONIA
TALLINN

MAGNETIC VARIATION 9° E 2020 (+0.2°)

DECLARED DISTANCES		
RWY 08		RWY 26
3480	TAKE - OFF RUN AVAILABLE	3480
3540	TAKE - OFF DISTANCE AVAILABLE	3540
3480	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	3480
3240	LANDING DISTANCE AVAILABLE	3480



HORIZONTAL SCALE 1:15 000



AOC ID NR	EETN AREA 2 ID NR
1	1516
2*	13678
3	1508
4	10085

*PUBLIC ROAD
More information about electronic obstacle data,
see AIP EETN AD 2.10

REDUCED DECLARED DISTANCES FOR TAKE-OFF				
RWY	INTERSECTION	TORA	TODA	ASDA
08	DTHR 08	3240	3300	3240
	TWY C - RWY	3157	3217	3157
	TWY D - RWY	2749	2809	2749
	TWY E - RWY	2315	2375	2315
26	TWY E - RWY ¹⁾	1140	1200	1140
	TWY F - RWY	2530	2590	2530
	TWY S - RWY	2530	2590	2530

Note: The line-up positions on the RWY pavement are not marked by painted markings or sign boards.
1) Line-up position - abeam the 1-st elevated RWY edge light on the right side.

AOC ID NR	EETN AREA 2 ID NR
1	1509
2	1340
3	1308
4	1344
5	10002
6	10001

More information about electronic obstacle data,
see AIP EETN AD 2.10

LEGEND	
①	IDENTIFICATION NUMBER
■	BUILDING
○	POLE, ANTENNA, TOWER ETC.
*	TREE
●	REDUCED DECLARED DISTANCES CALCULATION POINT
▨	FOREST AREA

AMENDMENT RECORD		
No.	DATE	ENTERED BY

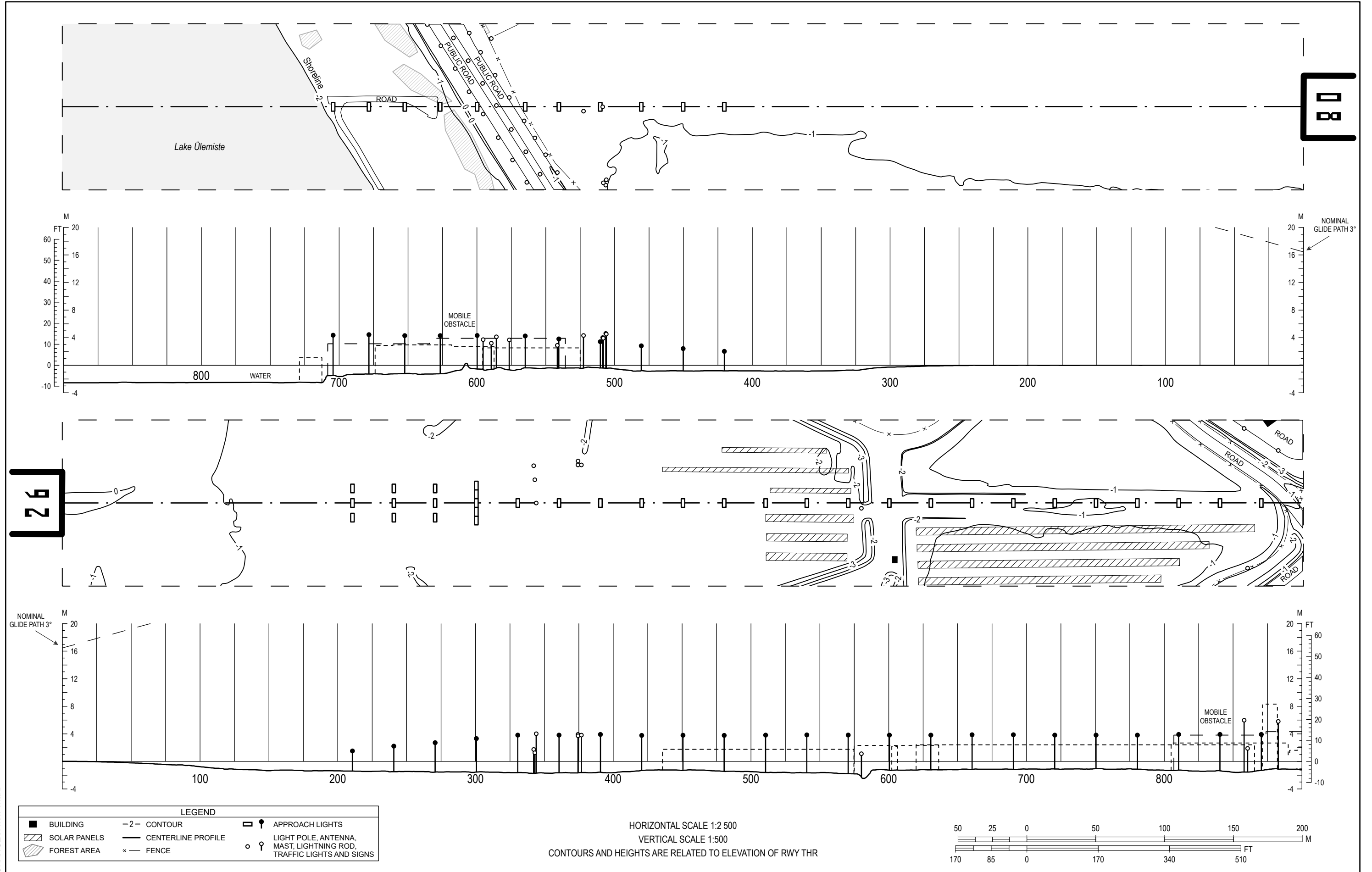
CHANGES: obstacles.

TÜHJAKS JÄETUD
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PRECISION APPROACH TERRAIN CHART — ICAO

LENNART MERI
TALLINN
RWY 08/26

DISTANCES AND HEIGHT IN METRES



CHANGES: new chart.

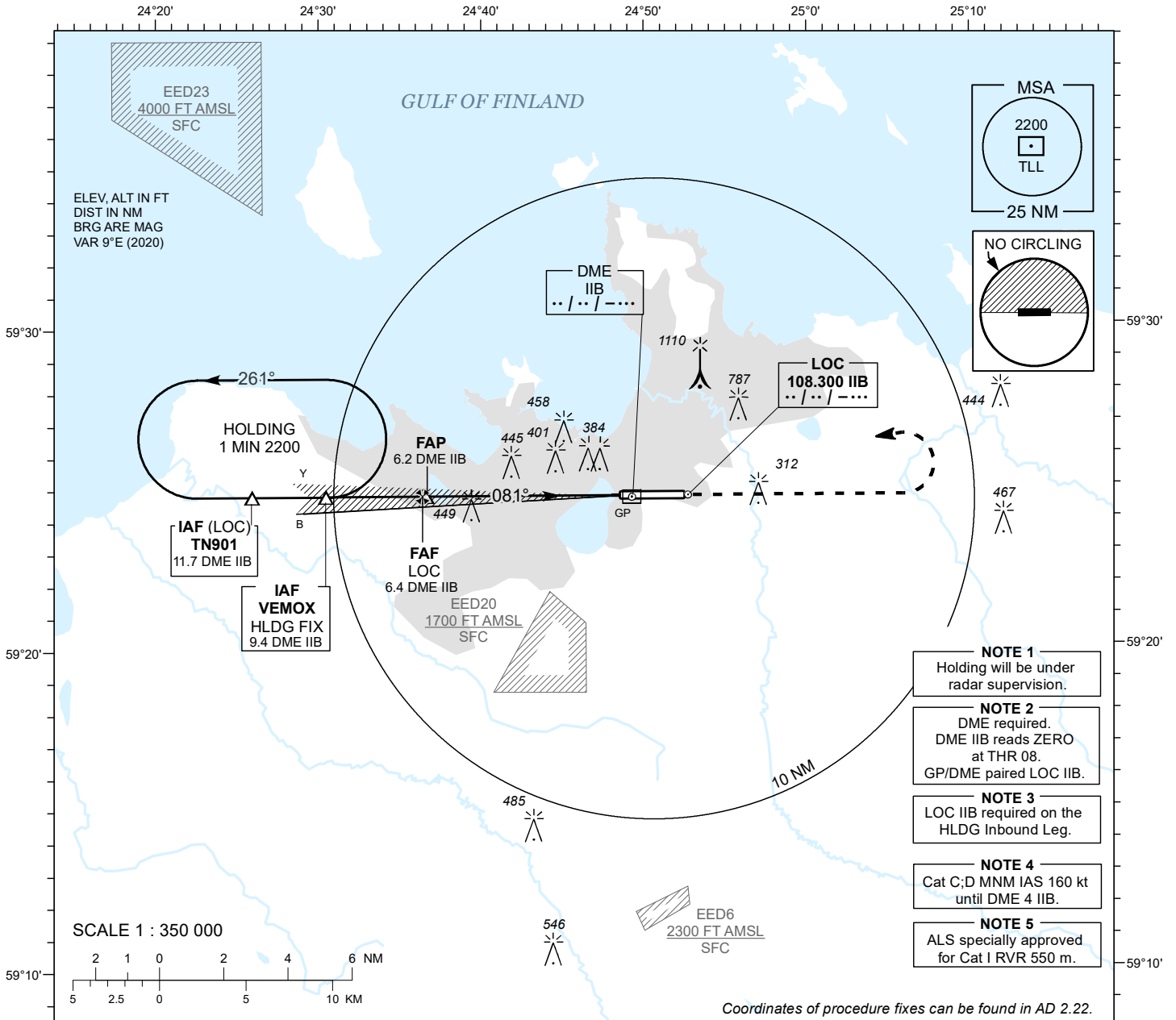
TÜHJAKS JÄETUD
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AD ELEV **135 FT**
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 08 ELEV **130 FT**

RADAR 127.905
TOWER 135.905
ATIS 124.880 / TEL: +372 625 8210

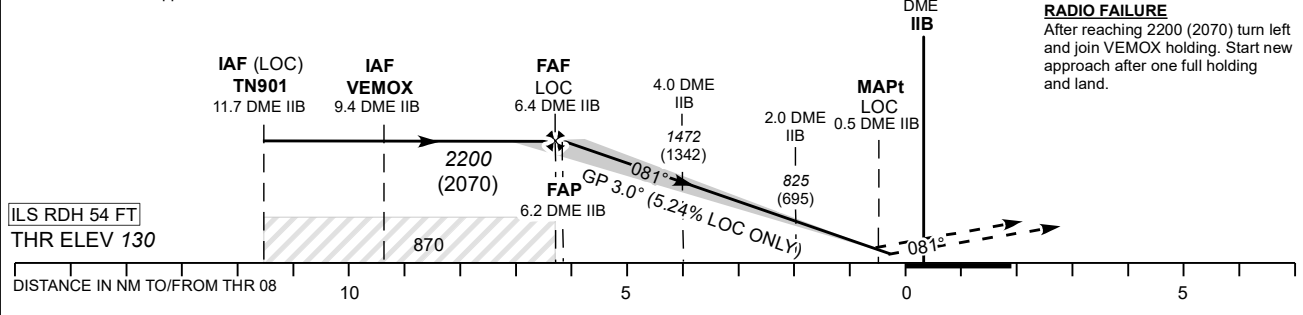
**LENNART MERI
TALLINN (EETN)
ILS or LOC RWY 08**



- NOTE 1**
Holding will be under radar supervision.
- NOTE 2**
DME required.
DME IIB reads ZERO at THR 08.
GP/DME paired LOC IIB.
- NOTE 3**
LOC IIB required on the HLDG Inbound Leg.
- NOTE 4**
Cat C;D MNM IAS 160 kt until DME 4 IIB.
- NOTE 5**
ALS specially approved for Cat I RVR 550 m.

DME IIB	DME 6	DME 5	DME 4	DME 3	DME 2
ALT	2130	1800	1470	1150	820
HGT	(2000)	(1670)	(1340)	(1020)	(690)

Table for LOC ONLY approach



OCA (H)		A	B	C	D	Timing not authorized for defining the MAPt.						
Straight-in Approach	CAT I	300 (170)	312 (182)	321 (191)	331 (201)	GS	KT	90	100	120	140	160
	CAT II	236 (106)	253 (123)	265 (135)	280 (150)			MIN:SEC	3:56	3:32	2:57	2:32
LOC ONLY		540 (410)				FAF-MAPt 5.9 NM	FT / MIN	475	530	635	740	850
Circling (S of AD only)		1360 (1230)		1510 (1380)								

CHANGES: ILS CAT II added

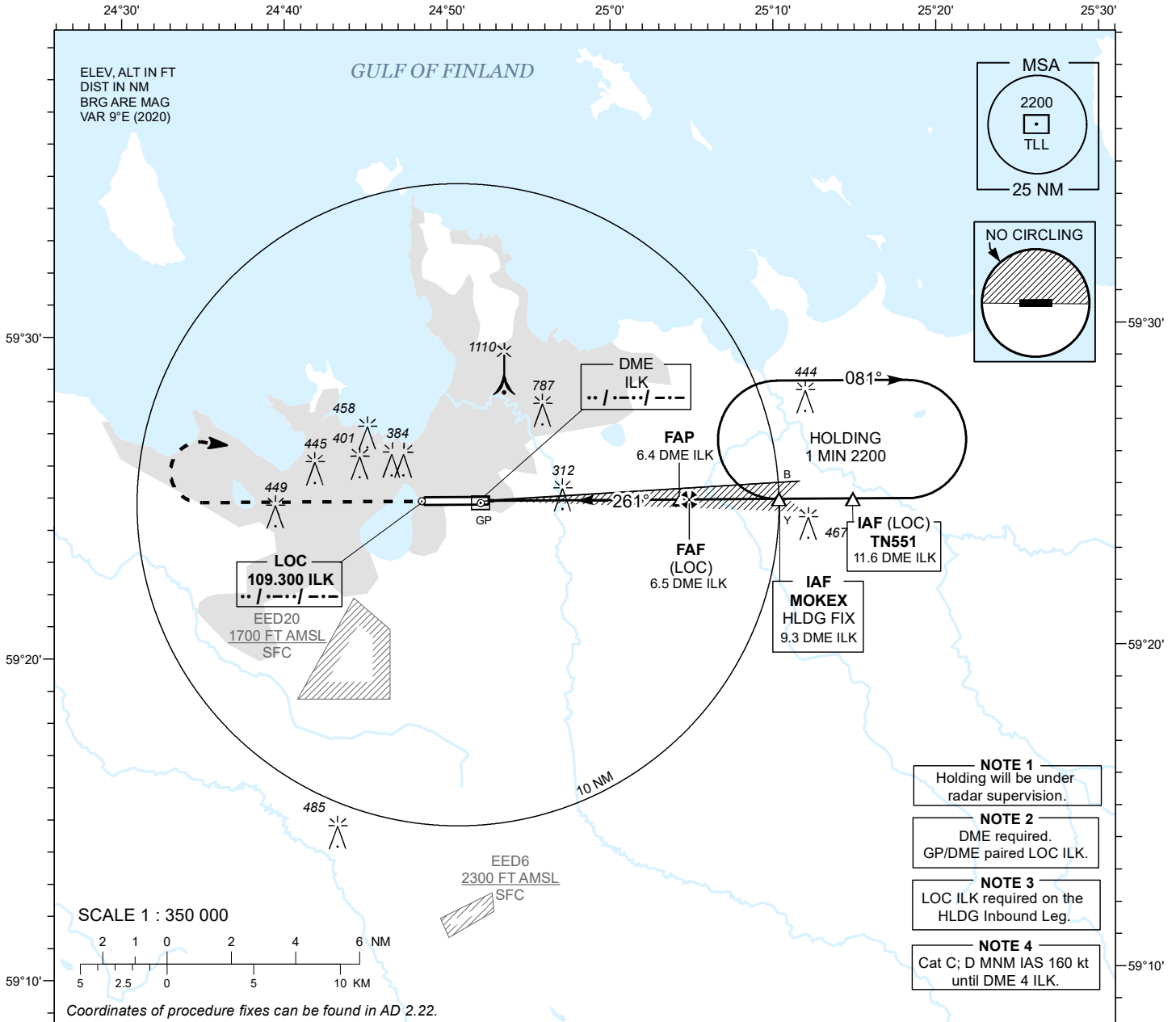
TÜHJAKS JÄETUD
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AD ELEV 135 FT
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 26 ELEV 135 FT

RADAR 127.905
TOWER 135.905
ATIS 124.880 / TEL: +372 625 8210

**LENNART MERI
TALLINN (EETN)
ILS or LOC RWY 26**



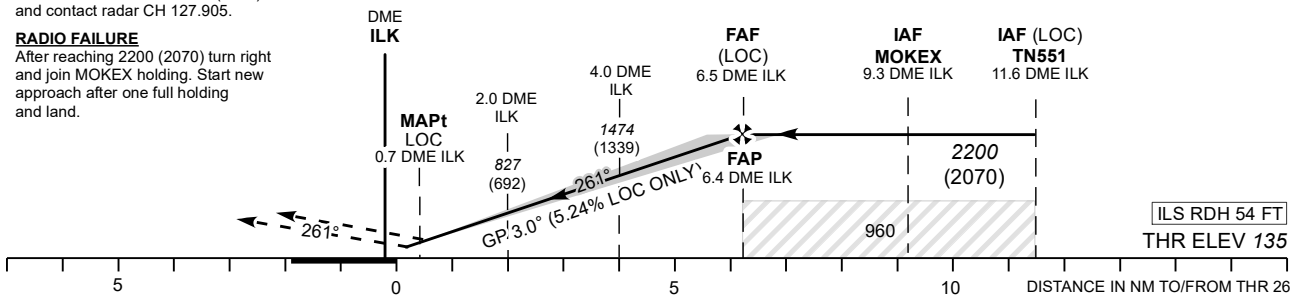
TRANSITION ALT 5000

DME ILK	DME 2	DME 3	DME 4	DME 5	DME 6
ALT	770	1090	1410	1730	2040
HGT	(630)	(950)	(1270)	(1590)	(1900)

Table for LOC ONLY approach

MISSED APPROACH
Climb on track 261° to 2200 (2070) and contact radar CH 127.905.

RADIO FAILURE
After reaching 2200 (2070) turn right and join MOKEX holding. Start new approach after one full holding and land.



CHANGES: ILS CAT II added

OCA (H)		A	B	C	D	Timing not authorized for defining the MAPt.							
Straight-in Approach	CAT I	308 (173)	320 (185)	328 (193)	338 (203)	GS	KT	90	100	120	140	160	
	CAT II	200 (65)	218 (83)	246 (111)	260 (125)			MIN:SEC	3:52	3:29	2:54	2:29	2:11
	LOC ONLY	560 (430)						FAF-MAPt 5.8 NM	FT / MIN	475	530	635	740
Circling (S of AD only)		1360 (1230)		1510 (1380)		Rate of descent							

TÜHJAKS JÄETUD
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK