

**LOWS AD 2.1 ORTSKENNUNG UND NAME DES
FLUGPLATZES**

**LOWS AD 2.1 AERODROME LOCATION
INDICATOR AND NAME**

LOWS - Salzburg

**LOWS AD 2.2 LAGE UND VERWALTUNG DES
FLUGPLATZES**

**LOWS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL
AND ADMINISTRATIVE DATA**

| | | |
|---|--|---|
| 1 | KOORDINATEN UND LAGE DES FLUGPLATZBEZUGSPUNKTES | 47 47 40N 013 00 12E 1050 M südlich der Schwelle Piste 15 auf der Pistenmittellinie |
| | ARP COORDINATES AND SITE AT AD | 47 47 40N 013 00 12E 1050 M S FM THR RWY 15 on RCL |
| 2 | RICHTUNG UND ENTFERNUNG VON SALZBURG | 1.7 NM westsüdwestlich von Salzburg |
| | DIRECTION AND DISTANCE FROM SALZBURG | 1.7 NM WSW FM Salzburg |
| 3 | FLUGPLATZHÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ BEZUGSTEMPERATUR/DURCHSCHNITTICHE MINIMUMTEMPERATUR | 430 M (1411 FT) / 25.2 °C / -3.2 °C ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4 |
| | ELEVATION/REFERENCE TEMPERATURE/MEAN LOW TEMPERATURE | |
| 4 | GEOID UNDULATION | 45 M (148 FT) |
| 5 | ORTSMISSWEISUNG/JÄHRLICHE ÄNDERUNG | 4°E (JAN 2022) / 0.1°E |
| | MAGNETIC VARIATION/ANNUAL CHANGE | |
| 6 | FLUGPLATZBETREIBER, ADRESSE, TELEFON, TELEFAX, TELEX, FLUGFERNMELDEDIENST, EMAIL, WEBSITE | Salzburger Flughafen GmbH / Salzburg Airport - W.A. Mozart Innsbrucker Bundesstraße 95 5020 Salzburg AUSTRIA TEL: +43 662 85 80-0 FAX: +43 662 85 80-458 SITA: SZGAPXH AFS: LOWSYDYX WWW: https://www.salzburg-airport.com |
| | AD OPERATOR, ADDRESS, TELEPHONE, TELEFAX, TELEX, AFS, EMAIL, WEBSITE | |
| 7 | GENEHMIGTER FLUGVERKEHR | IFR / VFR |
| | TYPES OF TRAFFIC PERMITTED | |
| 8 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

LOWS AD 2.3 BETRIEBSZEITEN

LOWS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

| | | |
|---|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1 | FLUGPLATZBETRIEBSLEITUNG | 0400-2200 (0300-2100) |
| | AD ADMINISTRATION | |
| 2 | ZOLL- UND EINWANDERUNGSBEHÖRDE | 0500-2200 (0400-2100) auf Anfrage |
| | CUSTOMS AND IMMIGRATION | 0500-2200 (0400-2100) on request |
| 3 | MEDIZINISCHE VERSORGUNG | 0400-2200 (0300-2100) |
| | HEALTH AND SANITATION | |

| | | |
|----|-------------------------------------|--|
| 4 | FLUGBERATUNG | H24 |
| | AIS BRIEFING OFFICE | AIS/ARO Wien, TEL: +43 5 1703-3211, FAX: +43 5 1703-3256 |
| 5 | MELDESTELLE FÜR FLUGVERKEHRSDIENSTE | H24 |
| | ATS REPORTING OFFICE (ARO) | AIS/ARO Wien, TEL: +43 5 1703-3211, FAX: +43 5 1703-3256 |
| 6 | WETTERBERATUNG | H24 |
| | MET BRIEFING OFFICE | |
| 7 | FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE | Flugplatzkontrolle: 0500-2200 (0400-2100) Anflugkontrolle: 0500-2200 (0400-2100) |
| | ATS | TWR: 0500-2200 (0400-2100) APP: 0500-2200 (0400-2100) |
| | | |
| 8 | BETANKUNG | 0430-2030 (0330-1930) Außerhalb dieser Zeit nur gegen Voranmeldung beim Flugplatzhalter. |
| | FUELLING | 0430-2030 (0330-1930) Outside that time PN to the AD OPR necessary. |
| 9 | ABFERTIGUNG | 0400-2200 (0300-2100) |
| | HANDLING | |
| 10 | SICHERHEITSDIENST | 0400-2200 (0300-2100) |
| | SECURITY | |
| 11 | ENTEISUNG | 0400-2200 (0300-2100) |
| | DE-ICING | |
| 12 | ANMERKUNGEN | Während der gesetzlichen Sommerzeit siehe Seite GEN 2.1-2. |
| | REMARKS | During legal summer time see page GEN 2.1-2. |

LOWS AD 2.4 ABFERTIGUNGSDIENSTE UND EINRICHTUNGEN

LOWS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

| | | |
|---|--|--|
| 1 | FRACHTVERLADEGERÄTE | Alle modernen Einrichtungen mit einer Tragkraft bis 14000 KG und einer Hubhöhe bis 5.6 M. |
| | CARGO-HANDLING FACILITIES | All modern facilities, load capacity up to 14000 KG, lifting up to 5.6 M. |
| 2 | TREIBSTOFF/ÖLSORTEN | Treibstoffsorten: AVGAS 100LL, JET A1 Ölsorten: 15 W 50 |
| | FUEL/OIL TYPES | Fuel types: AVGAS 100LL, JET A1 Oil types: 15 W 50 |
| 3 | BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN | Verfügbar. Tel.: +43 (0)662 85 80-0 |
| | FUELLING FACILITIES/CAPACITY | AVBL. Tel.: +43 (0)662 85 80-0 |
| 4 | ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN | Luftfahrzeugenteisungsfahrzeuge (max. Arbeitshöhe 21 M), Enteisungsflüssigkeit Type 1 und Type 2 |
| | DE-ICING FACILITIES | ACFT de-icing vehicles (MAX working HGT 21 M), de-icing liquid type 1 and type 2 |
| 5 | VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE | 1 Hangar 42 x 33 M, Torhöhe 11.5 M. Anbau 12 x 17 M, Torhöhe 6.5 M, lufttemperiert. 1 Hangar 60 x 30 M, Torhöhe 6 M, nicht geheizt. 1 Hangar 59 x 39 M, Torhöhe 6 M bzw. 9.8 M, nicht geheizt, Torbreite 38 M und 20 M. |
| | HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT | 1 hangar 42 x 33 M, HGT of door 11.5 M. extension 12 x 17 M, HGT of door 6.5 M, air tempered. 1 hangar 60 x 30 M, HGT of door 6 M, not heated. 1 hangar 59 x 39 M, HGT of door 6 M and 9.8 M, not heated, door openings 38 M and 20 M. |

| | | |
|---|--|---|
| 6 | REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE | Wartung und Instandsetzung inklusive Flugelektronik. Ersatzteilversorgung von Flugzeugen bis 5700 KG. |
| | REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT | MAINT and repair SER including electronics. Spares for ACFT up to 5700 KG. |
| 7 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

LOWS AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOWS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

| | | |
|---|----------------------------|--|
| 1 | HOTELS | Hotels in der Umgebung des Flughafens und in der Stadt Salzburg. |
| | | Hotels in the VCY of the AP and in the city of Salzburg. |
| 2 | RESTAURANTS | Flughafenrestaurant |
| | | AP restaurant |
| 3 | BEFÖRDERUNGSMITTEL | Öffentliche Autobuslinien 2 und 10, Taxi, Mietwagendienst |
| | TRANSPORTATION | Public bus lines 2 and 10, taxi, car rental service |
| 4 | MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN | Flughafen-Sanitätsstelle, Sanitätsfahrzeuge, Spitäler (1.5 NM) |
| | MEDICAL FACILITIES | Airport first aid station, ambulance, hospitals (1.5 NM) |
| 5 | BANKEN UND POSTÄMTER | Bank: NIL, Geldautomat verfügbar Postamt: NIL |
| | BANK AND POST OFFICE | Bank: NIL, ATM AVBL Post office: NIL |
| 6 | TOURISTENINFORMATION | Vorhanden |
| | TOURIST OFFICE | AVBL |
| 7 | ANMERKUNGEN | Bordverpflegung auf Anfrage 1 Stunde vor Abflug |
| | REMARKS | Catering O/R 1 HR prior to DEP |

LOWS AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWS AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

| | | |
|---|---|---|
| 1 | VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN | Kategorie 9 (ICAO); Kategorie 10 (ICAO) siehe LOWS AD 2.20, Punkt 6.5 |
| | AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING | CAT 9 (ICAO); CAT 10 (ICAO) see LOWS AD 2.20, item 6.5 |
| 2 | RETTUNGSAUSRÜSTUNG | Medizinisches-Großunfall-Set |
| | RESCUE EQUIPMENT | Multiple casualty unit |
| 3 | MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE | Abspannset, Bergewagen, Hebekissensystem, Drehschemel zur Rumpfaufnahme mit separatem Fahrwerk, Schleppkits, Bodenverstärkungssystem Bergungsfahrzeug mit Autokran Hubkraft 6000 KG |
| | CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT | Tethering equipment, recovery dollies, lifting bags system, turntable for fuselage support with separate running gear, de-bogging kits, reinforced ground material Rescue vehicle with self propelled crane/load capacity 6000 |
| 4 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

LOWS AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VER-
FÜGBARKEIT - RÄUMUNG

LOWS AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY- CLEA-
RING

| | | |
|---|--|---|
| 1 | RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG | Ganzjährig. Schneepflüge einschließlich Lastkraftwagen, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehrblasgeräte, Streugeräte (Harnstoff), 2 Airport DE-ICER. |
| | TYPES OF CLEARING EQUIPMENT | All seasons. Snow ploughs including motor lorries, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, spreaders (urea), 2 AP DE-ICER. |
| 2 | VORRANGIGE RÄUMUNGEN | Piste, Rollbahn, Vorfeld |
| | CLEARANCE PRIORITIES | RWY, TWY, APN |
| 3 | ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE | Enteisungsmittel: KFOR, NAFO, UREA |
| | USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT | De-icing fluids: KFOR, NAFO, UREA |
| 4 | SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE | NIL |
| | SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS | |
| 5 | ANMERKUNGEN | Enteisung auf der Piste ist auf eine Breite von 40 M limitiert. Enteisung auf den Rollbahnen ist auf eine Breite von 18 M limitiert. Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept. |
| | REMARKS | Chemical deicing is limited to a width of 40 M on RWY. Chemical deicing is limited to a width of 18 M on TWY. General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan. |

LOWS AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND
HÖHENMESSERKONTROLL POSITION(EN)

LOWS AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK
LOCATIONS DATA

| | | |
|---|--|---|
| 1 | OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES | OST: Beton, PCN 53/R/A/W/T, bis 35.99 M Spannweite GAC: Bitumen, PCN 22/F/B/W/T, MTOM 20000 KG, bis 29 M Spannweite MAIN: Beton, PCN 55/R/B/W/T |
| | APRON SURFACE AND STRENGTH | EAST: Concrete, PCN 53/R/A/W/T, up to 35.99 M wingspan GAC: Bitumen, PCN 22/F/B/W/T, MTOM 20000 KG, up to 29 M wingspan MAIN: Concrete, PCN 55/R/B/W/T |

| | | |
|---|---|--|
| 2 | BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN | <p>B: 23 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern, PCN 55/F/B/W/T westlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T östlich Rollhalt</p> <p>C: 23 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern, PCN 55/F/B/W/T westlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T östlich Rollhalt</p> <p>D: 23 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern, PCN 55/F/B/W/T westlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T östlich Rollhalt. Längsneigung Rollbahn D max. 1.53%, bei Einmündung Rollbahn D - Rollbahn L max. 1.77%.</p> <p>E: 23 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern, PCN 55/F/B/W/T westlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T östlich Rollhalt</p> <p>EXIT 1: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>EXIT 2: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>EXIT 3: 23 M, Beton, PCN 55/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>EXIT 4: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>F: 23 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>L: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern. Zwischen B und Exit 1: geringerer Mindestabstand zwischen Rollbahnmittellinie und Objekten. Mindestabstand zwischen Rollbahnmittellinie und Sicherheitszaun ist mindestens 41.5 M.</p> <p>S: 18 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern. Max. Code-Letter C - bis Airbus A321. PCN 55/F/B/W/T östlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T westlich Rollhalt</p> |
| | TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH | <p>B: 23 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M, PCN 55/F/B/W/T W of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T E of HLDG point</p> <p>C: 23 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M, PCN 55/F/B/W/T W of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T E of HLDG point</p> <p>D: 23 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M, PCN 55/F/B/W/T W of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T E of HLDG point. Longitudinal slope on TWY D max. 1.53%, on junction TWY D - TWY L max. 1.77%</p> <p>E: 23 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M, PCN 55/F/B/W/T W of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T E of HLDG point</p> <p>EXIT 1: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>EXIT 2: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>EXIT 3: 23 M, Concrete, PCN 55/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>EXIT 4: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>F: 23 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>L: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M. BTN TWY B and Exit 1: reduced MNM separation BTN TWY CL and objects. The separation DIST BTN TWY CL and security fence is 41.5 M as a MNM.</p> <p>S: 18 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M. MAX Code-Letter C - up to Airbus A321. PCN 55/F/B/W/T E of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T W of HLDG point</p> |
| 3 | POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL | <p>Vorfeld - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel <u>432 M / 1420 FT</u> ODER Schwelle Piste 15 <u>430 M / 1411 FT</u>.</p> <p>___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4</p> |
| | ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION | <p>APN - AVG ELEV <u>432 M / 1420 FT</u> OR THR RWY 15 <u>430 M / 1411 FT</u></p> <p>___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4</p> |
| 4 | VOR KONTROLLPUNKTE | NIL |
| | VOR CHECKPOINTS | |
| 5 | INS KONTROLLPUNKTE | Siehe Luftfahrzeugabstellkarte |
| | INS CHECKPOINTS | See Aircraft parking chart |
| 6 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

LOWS AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWS AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

| | | |
|---|---|--|
| 1 | VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE | <p>Luftfahrzeugstandplätze und Rolleitleitlinien siehe Luftfahrzeugabstellkarte.</p> <p>Kein optisches Andock-/Parkführungssystem vorhanden. Beleuchtung vorhanden.</p> <p>Beleuchtete Rollbahnweiser zusätzlich zu den Rollhaltmarkierungen auf den Rollbahnen 120 M, Rollbahn F 148.45 M von der Pistenmittellinie entfernt.</p> |
| | USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS | <p>Aircraft stand ID signs and TWY guide lines see aircraft parking chart.</p> <p>No visual docking/parking guidance system available. LGT available. LGTD taxi signs ADDN to HLDG PSN marking on TWYs 120 M, on TWY F 148.45 M FM RCL.</p> |
| 2 | PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG | <p>Optische Verkehrsleittechnik (Markierungen):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Wendepplattenrand - Pistenrand - Aufsetzzonen und Festabstand - Rollbahnmittellinien - Rollbahnrand - Rollhaltpunkte - Zwischenhalteposition(EXIT 1, EXIT 2, IHP L2, IHP L3, IHP L4) <p>Optische Verkehrsleittechnik (Befuerung):</p> <p>Pistenbefuerung vorhanden, siehe LOWS AD 2.14.</p> <p>Rollbahnbefuerung vorhanden, siehe LOWS AD 2.15, Punkt 3.</p> |
| | RWY AND TWY MARKINGS AND LGT | <p>Visual aids for navigation (markings):</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY designation NR - THR - RCL - edge of turn-around areas - RWY edge - TDZ and F DIST - TWY CL - TWY edge - taxi-HLDG PSN - intermediate HLDG PSN (EXIT 1, EXIT 2, IHP L2, IHP L3, IHP L4) <p>Visual aids for navigation (lights):</p> <p>RWY lighting available, see LOWS AD 2.14.</p> <p>TWY lighting available, see LOWS AD 2.15, item 3.</p> |
| 3 | HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS" | <p>Haltebalken verfügbar. Siehe Flugplatzkarte / "Runway Guard Lights" nicht vorhanden.</p> <p>Die Rollhaltbefuerung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben.</p> <p>Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepasst.</p> |
| | STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS | <p>Stop bars available. See Aerodrome chart / Runway Guard Lights - NIL.</p> <p>The stop bar lights for the runway in use will be switched on during operational hours.</p> <p>The intensity will be adjusted to suit the prevailing weather conditions.</p> |
| 4 | ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN | NIL |
| | OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES | |
| 5 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

LOWS AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

Es werden alle Objekte als Flugplatzhindernisse in AD 2.10 aufgelistet, die Luftfahrthindernisse gemäß des österreichischen Luftfahrtgesetzes LFG §85 Absatz 1 sind und sich somit innerhalb der Sicherheitszone des Flughafens befinden. Die räumliche Ausdehnung der Sicherheitszone ist gemäß Sicherheitszonenverordnung im Sicherheitszonenplan des Flughafens dargestellt und entspricht nicht der in ICAO Annex 15 festgelegten Area 2.

Die Sicherheitszone eines österreichischen Flughafens basiert zu einem großen Teil auf den in ICAO Annex 14 beschriebenen Hindernisbegrenzungsflächen („obstacle limitation surfaces“), ist jedoch nicht ident mit diesen. Der Sicherheitszonenplan dieses Flughafens ist im Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer (ÖNfL) unter der Webadresse

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_demflug/aim_produkte/oenfl verlaublich.

Zusätzlich werden auch jene Objekte als Flugplatzhindernisse in AD 2.10 aufgenommen, die nicht Luftfahrthindernisse gemäß LFG §85 Absatz 1 sind, jedoch in der Area 2 des Flughafens gemäß ICAO Annex 15 liegen. Die Vollständigkeit kann allerdings für diese Flugplatzhindernisse nicht garantiert werden.

Es sind noch keine Flugplatzhindernisse in der Area 3 gemäß ICAO Annex 15 erfasst worden.

LOWS AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

AD 2.10 lists all those objects as aerodrome obstacles that are by definition obstacles according to the Austrian Aviation Act §85 paragraph 1 and are situated within the safety zone ('Sicherheitszone') of the airport. The spatial extent of a safety zone is described in a particular plan ('Sicherheitszonenplan') for the airport as specified in the Austrian ordinance on safety zones ('Sicherheitszonenverordnung') and does not correspond to the spatial extent of Area 2 as described in ICAO Annex 15.

The safety zone of an Austrian airport is based but not identical to the obstacle limitation surfaces as described in ICAO Annex 14. The particular plan with the graphical representation of the safety zone is published on the internet at

https://www.austrocontrol.at/en/pilots/pre-flight_preparation/aim_products/oenfl.

Additionally also those objects are published as aerodrome obstacles in AD 2.10 which are by definition not obstacles according to the Austrian Aviation Act §85 paragraph 1 but correspond to the spatial extent of Area 2 as described in ICAO Annex 15. The completeness for these aerodrome obstacles cannot be guaranteed though.

Aerodrome obstacles in Area 3 according to ICAO Annex 15 have not been collected yet.

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|-----------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|---|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 19.5N 012 56 44.8E | <u>1640</u> | 96 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 20.5N 012 55 51.2E | <u>2041</u> | 127 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 21.3N 012 55 27.8E | <u>2356</u> | 79 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 27.0N 012 55 31.0E | <u>2306</u> | 78 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 36.0N 012 55 27.4E | <u>2382</u> | 98 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 33.0N 012 56 13.6E | <u>1808</u> | 94 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 45.3N 012 56 28.8E | <u>1677</u> | 83 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 48.7N 012 56 37.4E | <u>1699</u> | 105 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 53.5N 012 56 19.6E | <u>1795</u> | 127 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 48 04.6N 012 55 36.9E | <u>1919</u> | 108 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 48 09.9N 012 55 43.2E | <u>1850</u> | 94 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 48 12.8N 012 55 43.0E | <u>1850</u> | 109 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 48 42.3N 012 55 53.0E | <u>1867</u> | 115 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Schornstein / Chimney | 47 47 39.1N 012 57 06.1E | <u>1670</u> | 241 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Ainring | Turm / Tower | 47 48 16.3N 012 57 36.1E | <u>1608</u> | 179 | nein / no | nein / no |
| Bergheim | Turm / Tower | 47 50 24.3N 013 01 27.0E | <u>1604</u> | 162 | nein / no | nein / no |
| Bergheim | Turm / Tower | 47 50 18.6N 013 02 23.5E | <u>1864</u> | 130 | nein / no | nein / no |
| Bergheim | Baum / Tree | 47 50 14.2N 013 02 39.1E | <u>1923</u> | 125 | nein / no | nein / no |
| Bergheim | Baum / Tree | 47 50 14.2N 013 02 50.1E | <u>1886</u> | 84 | nein / no | nein / no |
| Freilassing | Turm / Tower | 47 50 30.4N 012 58 44.4E | <u>1624</u> | 243 | nein / no | nein / no |
| Groedig | Turm / Tower | 47 44 30.4N 013 02 08.7E | <u>1635</u> | 171 | nein / no | nein / no |
| Groedig | Baum / Tree | 47 44 07.8N 013 01 37.8E | <u>2365</u> | 112 | nein / no | nein / no |
| Groedig | Mast / Pole | 47 44 06.5N 013 02 06.8E | <u>1805</u> | 155 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 49 28.1N 012 59 13.3E | <u>1496</u> | 121 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 49 26.8N 012 59 16.7E | <u>1496</u> | 121 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 49 19.5N 012 58 58.6E | <u>1501</u> | 123 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 49 18.8N 012 59 06.2E | <u>1500</u> | 125 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 49 19.7N 012 59 12.7E | <u>1480</u> | 105 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 49 12.7N 012 59 08.9E | <u>1480</u> | 102 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 49 09.2N 012 58 58.9E | <u>1509</u> | 128 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 49 05.7N 012 59 05.1E | <u>1504</u> | 123 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 49 06.8N 012 59 29.2E | <u>1507</u> | 110 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 48 55.3N 012 59 34.8E | <u>1479</u> | 78 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 51.2N 012 59 32.5E | <u>1453</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 44.7N 012 59 22.0E | <u>1451</u> | 47 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 48 45.0N 012 59 24.4E | <u>1471</u> | 69 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 48 44.0N 012 59 27.7E | <u>1448</u> | 37 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 41.1N 012 59 27.4E | <u>1444</u> | 39 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 44.2N 012 59 39.4E | <u>1447</u> | 40 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 39.4N 012 59 28.9E | <u>1444</u> | 39 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 35.2N 012 59 27.8E | <u>1445</u> | 41 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 48 37.1N 012 59 35.5E | <u>1432</u> | 25 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 37.9N 012 59 39.2E | <u>1444</u> | 36 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 34.2N 012 59 30.6E | <u>1435</u> | 25 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 32.5N 012 59 32.2E | <u>1434</u> | 27 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 34.5N 012 59 40.3E | <u>1434</u> | 27 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 48 32.4N 012 59 45.6E | <u>1448</u> | 37 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 48 29.5N 012 59 40.5E | <u>1430</u> | 19 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 27.3N 012 59 35.1E | <u>1436</u> | 25 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast / Pole | 47 48 25.2N 012 59 36.7E | <u>1436</u> | 22 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mauer / Wall | 47 48 23.5N 012 59 38.2E | <u>1427</u> | 15 | --- | --- |
| | | 47 48 33.1N 012 59 45.5E | <u>1431</u> | | | |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 48 03.3N 013 00 01.9E | <u>1414</u> | 4 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 48 03.2N 013 00 04.0E | <u>1465</u> | 54 | ja / yes | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Antennenmast / Antenna | 47 48 03.4N 013 00 04.7E | <u>1452</u> | 41 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Antennenmast / Antenna | 47 48 02.9N 013 00 03.1E | <u>1420</u> | 10 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Antennenmast / Antenna | 47 48 02.3N 013 00 04.9E | <u>1446</u> | 35 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Antennenmast / Antenna | 47 47 47.0N 013 00 12.2E | <u>1417</u> | 5 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Antennenmast / Antenna | 47 47 37.6N 013 00 18.7E | <u>1420</u> | 10 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Antennenmast / Antenna | 47 47 13.2N 013 00 34.1E | <u>1421</u> | 12 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 46 38.4N 013 00 43.5E | <u>1433</u> | 26 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 36.6N 013 00 44.4E | <u>1434</u> | 26 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 31.1N 013 00 50.1E | <u>1450</u> | 41 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 17.3N 013 00 55.8E | <u>1466</u> | 56 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 17.4N 013 01 14.7E | <u>1483</u> | 67 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 08.1N 013 01 06.4E | <u>1481</u> | 66 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 09.6N 013 01 12.1E | <u>1472</u> | 58 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 58.0N 013 01 05.2E | <u>1494</u> | 80 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 02.5N 013 01 24.7E | <u>1495</u> | 80 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 52.0N 013 01 05.3E | <u>1507</u> | 78 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 50.0N 013 01 31.4E | <u>1499</u> | 83 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 41.6N 013 01 12.4E | <u>1529</u> | 102 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 37.6N 013 01 21.9E | <u>1529</u> | 102 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 33.5N 013 01 30.7E | <u>1535</u> | 107 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 31.8N 013 01 33.0E | <u>1520</u> | 83 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 29.3N 013 01 39.8E | <u>1535</u> | 100 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 21.5N 013 01 26.3E | <u>1523</u> | 83 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 12.1N 013 01 20.5E | <u>1557</u> | 124 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 20.9N 013 01 57.8E | <u>1542</u> | 106 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 16.7N 013 02 06.9E | <u>1552</u> | 118 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 03.4N 013 01 42.9E | <u>1552</u> | 108 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 01.9N 013 01 54.1E | <u>1548</u> | 109 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 45 00.3N 013 02 06.7E | <u>1550</u> | 108 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 44 56.5N 013 02 16.6E | <u>1575</u> | 131 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 44 51.5N 013 02 29.4E | <u>1561</u> | 116 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Schornstein / Chimney | 47 49 38.4N 013 02 01.2E | <u>1588</u> | 223 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 48 34.1N 013 04 25.3E | <u>1726</u> | 77 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 48 18.4N 013 03 32.1E | <u>2113</u> | 47 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 48 17.8N 013 03 26.8E | <u>2201</u> | 112 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 47 56.7N 013 03 27.9E | <u>1578</u> | 111 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 48 44.3N 013 02 37.0E | <u>1578</u> | 201 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Schornstein / Chimney | 47 48 32.4N 013 02 16.3E | <u>1604</u> | 231 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 19.7N 013 02 06.8E | <u>1667</u> | 289 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 48 13.2N 013 02 05.0E | <u>1699</u> | 85 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 13.9N 013 02 50.8E | <u>1565</u> | 155 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 48 07.4N 013 02 49.8E | <u>1647</u> | 83 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 48 04.7N 013 02 15.4E | <u>1736</u> | 140 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 03.9N 013 02 17.4E | <u>1709</u> | 117 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 56.7N 013 02 35.3E | <u>1594</u> | 207 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 53.0N 013 02 45.8E | <u>1647</u> | 254 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 53.0N 013 02 39.1E | <u>1657</u> | 264 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 49.5N 013 02 40.0E | <u>1624</u> | 232 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 42.8N 013 02 49.0E | <u>1886</u> | 133 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 45.2N 013 03 04.0E | <u>1637</u> | 140 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 47 37.1N 013 02 24.7E | <u>1739</u> | 75 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 47 40.9N 013 02 11.0E | <u>1732</u> | 69 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 15.4N 013 00 59.6E | <u>1568</u> | 166 | nein / no | ja / yes |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 39.5N 012 59 12.2E | <u>1572</u> | 156 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 48 08.2N 012 59 41.4E | <u>1509</u> | 96 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 48 03.4N 012 59 40.4E | <u>1530</u> | 112 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 47 59.9N 012 59 39.5E | <u>1525</u> | 105 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Antennenmast / Antenna | 47 47 36.8N 012 59 49.1E | <u>1522</u> | 100 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 47 28.7N 013 00 06.6E | <u>1463</u> | 45 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 47 04.9N 013 00 44.1E | <u>1437</u> | 26 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Schornstein / Chimney | 47 47 06.2N 013 00 44.1E | <u>1445</u> | 35 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Antennenmast / Antenna | 47 47 21.5N 013 00 31.7E | <u>1434</u> | 25 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 47 55.5N 013 00 13.7E | <u>1443</u> | 33 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 48 22.9N 012 59 55.5E | <u>1441</u> | 34 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 46 44.7N 013 00 46.6E | <u>1421</u> | 13 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Antennenmast / Antenna | 47 47 35.9N 012 59 47.7E | <u>1617</u> | 196 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 47 42.7N 013 00 18.5E | <u>1428</u> | 22 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 48 05.9N 012 59 42.5E | <u>1520</u> | 107 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast / Pole | 47 47 15.3N 013 00 32.2E | <u>1412</u> | 4 | nein / no | nein / no |
| Turmdrehkran und Betonpumpe Mönchsbergpark 26 | Kran / Crane | 47 48 12.5N 013 02 08.3E | <u>1686</u> | 102 | ja / yes | ja / yes |
| Turmdrehkräne Fanny von Lehnertstraße 1, Sbg | Kran / Crane | 47 48 52.3N 013 02 36.1E | <u>1695</u> | 319 | ja / yes | ja / yes |
| | | 47 48 52.2N 013 02 32.2E | <u>1695</u> | 319 | ja / yes | ja / yes |
| | | 47 48 51.1N 013 02 34.1E | <u>1695</u> | 319 | ja / yes | ja / yes |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 51.5N 012 59 07.9E | <u>2080</u> | 127 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 38.1N 012 58 39.5E | <u>2074</u> | 114 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 19.0N 012 59 28.0E | <u>1749</u> | 100 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 25.6N 012 59 34.7E | <u>1729</u> | 120 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 23.6N 012 59 02.5E | <u>1693</u> | 125 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 54.7N 012 58 35.6E | <u>1870</u> | 129 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 45.7N 012 58 06.3E | <u>1992</u> | 116 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 54.3N 012 57 52.8E | <u>1890</u> | 107 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 46.2N 012 57 27.9E | <u>1847</u> | 89 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Mast / Pole | 47 45 49.3N 012 57 24.9E | <u>1857</u> | 123 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 35.1N 012 59 42.3E | <u>1608</u> | 87 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|-------------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|---|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 38.8N 012 59 40.3E | <u>1594</u> | 73 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 45.8N 012 59 45.1E | <u>1608</u> | 113 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 40.2N 012 59 36.8E | <u>1598</u> | 91 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 36.1N 012 59 37.1E | <u>1604</u> | 80 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Mast / Pole | 47 46 44.5N 012 57 07.9E | <u>1594</u> | 142 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 43.9N 012 59 14.8E | <u>1611</u> | 119 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 46.3N 012 59 19.6E | <u>1585</u> | 116 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Turm / Tower | 47 46 29.6N 012 58 09.8E | <u>1594</u> | 132 | nein / no | ja / yes |
| Wals-Siezenheim | Turm / Tower | 47 47 28.6N 012 57 50.9E | <u>1594</u> | 130 | nein / no | ja / yes |
| Windmessmasten Lehmberg | Mast / Pole | 47 53 16.4N 013 14 36.6E | <u>3566</u> | 282 | ja / yes | ja / yes |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

LOWS AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMA-
TIONEN

LOWS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATI-
ON PROVIDED

| | | |
|---|--|--|
| 1 | ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST | MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT |
| | ASSOCIATED MET OFFICE | |
| 2 | DIENTSTSTUNDEN WETTERDIENST AUßERHALB DER DIENTSTSTUNDEN | H24 |
| | HOURS OF SERVICE MET OFFICE OUTSIDE HOURS | |
| 3 | ZUSTÄNDIGE STELLE FÜR DIE TAF ERSTELLUNG/ GÜLTIGKEITSDAUER | MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT / 24HR |
| | OFFICE RESPONSIBLE FOR TAF PREPARATION/ PERIODS OF VALIDITY | |
| 4 | ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL | TREND (TR), während der Öffnungszeiten |
| | TREND FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE | TREND (TR), during OPS HR |
| 5 | VERFÜGBARE BERATUNG/KONSULTATION | Telefon (T) |
| | BRIEFING/CONSULTATION PROVIDED | Telephone (T) |
| 6 | FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N) | EN, GE |
| | FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED | |

| | | |
|----|--|--|
| 7 | VERFÜGBARE KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION | Boden- und Höhenwetterkarten, Karten für signifikantes Wetter, weitere Karten für die „Allgemeine Luftfahrt“ |
| | CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING AND CONSULTATION | Surface and upper level weather charts, significant weather charts, other charts for General Aviation |
| 8 | ZUSÄTZLICHE AUSTRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN | Wetterradar- und Satellitenbildinformationen WXR/APT, Blitzdaten |
| | SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION | Weather radar and satellite information WXR/APT, lightning detection |
| 9 | BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN | Anflugkontrollstelle, Flugplatzkontrollstelle |
| | ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION | APP, TWR |
| 10 | ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES, ETC.) | NIL |
| | ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.) | |

LOWS AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWS AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

| KENNZAHLEN PISTE NUMMER | PISTENRICHTUNG | MAßE DER PISTE (M) | TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE | SCHWELLEN- KOORDINATEN PISTENEND- KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE | SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M) | NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE |
|-------------------------------|----------------|--------------------------|--|--|--|--------------------------------------|
| DESIGNATIONS RWY NR | TRUE BRG GEO | DIMENSIONS OF RWY (M) | STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY | THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M) | THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M) | SLOPE OF RWY-SWY |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 15 | 156.93 | 2750 x 45 | RWY: PCN 65/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL | 47 48 11.32N 012 59 51.89E GUND: 45 | <u>430</u> | 0.00% |
| 33 | 336.94 | 2750 x 45 | RWY: PCN 65/F/A/ W/T Bitumen SWY: PCN 65/F/A/ W/T Bitumen | 47 47 02.57N 013 00 35.34E GUND: 45 | <u>430</u> | 0.00% |

___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4

| KENNZAHLEN PISTE NUMMER | AUSMAß DER STOPPFLÄCHE (M) | AUSMAß DER FREIFLÄCHE (M) | AUSMAß DES PISTENSTREIFENS (M) | AUSMAß DER PISTENENDSICHER- HEITSFLÄCHE (M) | AUFFANGVOR- RICHTUNG DER PISTE | HINDERNISFREIE ZONE |
|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|---|--------------------------------------|--|
| DESIGNATIONS RWY NR | SWY DIMENSIONS (M) | CWY DIMENSIONS (M) | STRIP DIMENSIONS (M) | RESA DIMENSIONS (M) | RAG | OFZ |
| 1 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 15 | NIL | 105 x 150 | 2925 x 300 | 90 x 90 | NIL | Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart |
| 33 | 100 x 45 | 60 x 150 | 2925 x 300 | 140 x 90 | NIL | Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart |

| KENNZAHLEN PISTE NUMMER | ANMERKUNGEN |
|-------------------------------|---|
| DESIGNATIONS RWY NR | REMARKS |
| 1 | 14 |
| 15/33 | <p>Versetzte Schwelle Piste 33 um 240 M pisteneinwärts versetzt. Versetzte Schwelle Piste 15 um 200 M pisteneinwärts versetzt.</p> <p>An den Pistenenden der Piste 15/33 befinden sich Wendeplatten: Wendeplatte Nord (THR RWY 15): 81 x 67 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T; Wendeplatte Süd (THR RWY 33): 120 x 67 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T.</p> <p>Entlang der Pistenränder, der Wendeplatte Süd und der Stoppfläche Nord 7,5 M breite befestigte Schultern. Wendeplatte Nord 4,5 M befestigte Schulter.</p> <p>Bei Verwendung der Stoppflächen und Wendeplatten zur Ausrichtung des Luftfahrzeuges (wenn die Verwendung der vollen Länge der Piste 15 beabsichtigt ist) dürfen Pistenendfeuer und Pistenmarkierung negiert werden. Beim Rollen auf die Piste 33 (über TWY F oder mit 'backtrack') dürfen die Pistenendfeuer und Pistenendmarkierung negiert werden. Wenn nach einer Landung auf der Piste 15 diese über den Rollbahn F verlassen wird, ist der Rollbahnmittellinienbefahrung zu folgen, die Pistenendfeuer und Pistenmarkierung dürfen beim Abrollen von der Piste negiert werden.</p> <p>Pistentyp Piste 15: Instrument CAT III. Pistentyp Piste 33: Non-precision approach runway.</p> <p>DTHR RWY 33 displaced 240 M inward. DTHR RWY 15 displaced 200 M inward.</p> <p>At both ends of RWY 15/33 turning pads are established: Turning pad North (THR RWY 15): 81 x 67 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T; turning pad South (THR RWY 33): 120 x 67 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T.</p> <p>Along runway edges, turning pad South and stopway North paved shoulders, width 7,5 M. Turning pad North 4,5 M paved shoulders.</p> <p>By using the SWY and turning pad for RWY alignment (intending to use the full length of RWY 15) the RENL and RWY end markings may be disregarded. During RWY alignment (via TWY F or with 'backtrack') the RENL and RWY end markings may be disregarded. When it is necessary to vacate RWY 15 after landing via TWY F the TWY CL has to be followed and the RENL and RWY end markings may be disregarded.</p> <p>RWY type RWY 15: Instrument CAT III. RWY type RWY 33: Non-precision approach runway.</p> |

LOWS AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWS AD 2.13 DECLARED DISTANCES

| PISTEN-BEZEICHNUNG RWY DESIGNATOR | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | ANMERKUNGEN REMARKS |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15 | 2705 | 2810 | 2705 | 2505 | NIL |
| TWY B | 2505 | 2610 | 2505 | NIL | |
| TWY C | 1449 | 1554 | 1449 | NIL | |
| TWY S | 1449 | 1554 | 1449 | NIL | |

| PISTEN-BEZEICHNUNG RWY DESIGNATOR | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | ANMERKUNGEN REMARKS |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 33 | 2750 | 2810 | 2850 | 2510 | NIL |
| TWY E | 2318 | 2378 | 2418 | NIL | |
| TWY D | 1660 | 1720 | 1760 | NIL | |
| TWY C | 1279 | 1339 | 1379 | NIL | |
| TWY S | 1279 | 1339 | 1379 | NIL | |

LOWS AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWS AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

| PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR | ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY | BEFEUERUNG DER PISTEN- SCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN THR LGT COLOUR WINGBARS | ART DES GleitwinkelBE- FEUERUNGSSYSTEMS TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM | ART UND LÄNGE DER PISTEN- AUFSETZZONENBEFEUE- RUNG TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT |
|----------------------------------|--|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 15 | <p>PALS (ICAO-Standard, CAT II/III), mit LED Blitzfeuern von 900 M bis 300 M vor Schwelle Piste 15 und Schwellenkennfeuer; in 5 Stufen regelbar, in LED ausgeführt. Erweiterte Anflugbefeuerung, weiße Blitzfeuer in Abständen von 100 M zwischen L SI (1843 M vor THR RWY 15) und Anfang der Präzisionsanflugbefeuerung.</p> <p>PALS (ICAO-standard, CAT II/III), with LED FLG LGT FM 900 M to 300 M BFR THR RWY 15 and THR IDENT LGT; adjustable in 5 stages, carried out in LED. EXT D ALS, W FLG LGT 100 M apart FM each other BTN L SI (1843 M BFR THR RWY 15) and the beginning of PALS.</p> | <p>grün (LED Unterflurfeuer)</p> <p>G (LED SFC LGT)</p> | <p>PAPI, bestehend aus 4 Einheiten links der Piste 15, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 58.9 FT</p> <p>PAPI, consisting of 4 units left of RWY 15, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.0° MEHT: 58.9 FT</p> | <p>weiß (LED Unterflurfeuer)</p> <p>W (LED SFC LGT)</p> |
| 33 | <p>SALS, 420 M, Hochleistungsfeuer, in 5 Stufen regelbar, in LED ausgeführt. 240 M auf der Piste als Unterflurfeuer in Abständen von 30 M; zusätzliche Blitzfeuer beiderseits der versetzten Schwelle Piste 33 und LED Blitzfeuer auf der Mittellinie vom 300 M Querbalken bis 1050 M vor der versetzten Schwelle Piste 33.</p> <p>SALS, 420 M, LIH, adjustable in 5 stages, carried out in LED. 240 M on RWY are SFC LGT, in DIST of 30 M; additional FLG LGT on both sides of DTHR RWY 33 and LED FLG LGT on CL FM XBAR at 300 M up to a DIST of 1050 M FM DTHR RWY 33.</p> | <p>grün (LED Unterflurfeuer)</p> <p>G (LED SFC LGT)</p> | <p>PAPI, bestehend aus 4 Einheiten links der Piste 33, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 58.9 FT</p> <p>PAPI, consisting of 4 units left of RWY 33, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.0° MEHT: 58.9 FT</p> | NIL |

| PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR | LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMIT- TELLINIENBEFEUERUNG RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY | LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFEUERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY | FARBE DER PISTENENDBE- FEUERUNG UND AUßENBAL- KEN RWY END LGT COLOUR WINGBARS | LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUE- RUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR |
|--------------------------------------|--|---|--|---|
| 1 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 15 | weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, LED, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LED, LIH | 2705 M, 60 M, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 15 pistenauswärts 200 M rot - pisteneinwärts 1860 M weiß; 645 M vor Pistenende gelb) 2705 M, 60 M, LIH (FM DTHR RWY 15 RWY outward 200 M R - RWY inward 1860 M W; 645 M BFR RWY end Y) | rot, Hochleistungsfeuer (LED) R, LIH (LED) | NIL |
| 33 | weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, LED, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LED, LIH | 2705 M, 60 M, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 33 pistenauswärts 195 M rot - pisteneinwärts 1890 M weiß; 620 M vor Pistenende gelb) 2705 M, 60 M, LIH (FM DTHR RWY 33 RWY outward 195 M R - RWY inward 1890 M W; 620 M BFR RWY end Y) | rot, Hochleistungsfeuer (LED) R, LIH (LED) | 100 M, rot, Hochleistungsfeuer (LED) 100 M, R, LIH (LED) |

| PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR | ANMERKUNGEN REMARKS |
|--------------------------------------|--|
| 1 | 10 |
| 15 | Pistenbefeuernng: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar Bzgl. CAT I Befeuernng: Keine Blitzfeuer bei den Mittellinien-Barrettes ab 300 M vor bis zur versetzten Schwelle Piste 15. RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH Ref. CAT I lighting system: No flashing lights supplementing the center line barrettes 300 M ahead of displaced threshold RWY 15 up to displaced threshold RWY 15. |
| 33 | Pistenbefeuernng: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar Der Abstand zwischen den beiden Gruppen der Schwellenfeuer Piste 33 (22,5 M) ist größer als der horizontale Abstand zwischen der Aufsetzzonenmarkierung (18 M). RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH The gap between the two groups of threshold lights RWY 33 (22,5 M) is broader than the horizontal gap between touchdown zone markings (18 M). |

LOWS AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-
STROMVERSORGUNG

LOWS AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY
POWER SUPPLY

| | | |
|---|---|-----|
| 1 | ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT | NIL |
| | ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION | |

| | | |
|---|--|---|
| 2 | LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG | <p>LDI: NIL</p> <p>Anemometer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piste 15: 160 M östlich der Pistenmittellinie, 600 M nordöstlich der Schwelle Piste 15, nicht befeuert. - Piste 33: 130 M östlich der Pistenmittellinie, 400 M südöstlich der Schwelle Piste 33, nicht befeuert. |
| | LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT | <p>LDI: NIL</p> <p>Anemometer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY 15: 160 M E of RCL, 600 M NE of THR RWY 15, not LGTD. - RWY 33: 130 M E of RCL, 400 M SE of THR RWY 33, not LGTD. |
| 3 | ROLLBAHNRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG | <p>B: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>C: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>D: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>E: Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>F: Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>L: Rollbahnrand: blau außer von EXIT 4 bis TWY F, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün außer von EXIT 3 bis TWY B; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>S: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>EXIT 1: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: siehe IHP EXIT 1</p> <p>EXIT 2: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: siehe IHP EXIT 2.</p> <p>EXIT 3: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>EXIT 4: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>IHP L2: Zwischenhalteposition: beleuchtete Hinweistafeln.</p> <p>IHP L3: Zwischenhalteposition: beleuchtete Hinweistafeln.</p> <p>IHP L4: Zwischenhalteposition: gelb, gerichtete Unterflurfeuer, regelbar (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>IHP EXIT 1: Zwischenhalteposition: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>IHP EXIT 2: Zwischenhalteposition: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> <p>Verfahren für Rollbahnen ohne Mittellinienbefeuern bei schlechter Sicht siehe LOWS AD 2.20 Pkt. 8.4.2.</p> |

| | | |
|---|---|--|
| | TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING | <p>B: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>C: TWY edge: B, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>D: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>E: TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>F: TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>L: TWY edge: B EXC FM EXIT 4 to TWY F, LIL; TWY CL: G EXC FM EXIT 3 to TWY B; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>S: TWY edge: B, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>EXIT 1: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: see IHP EXIT 1.</p> <p>EXIT 2: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: see IHP EXIT 2.</p> <p>EXIT 3: TWY edge: B, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>EXIT 4: TWY edge: B, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>IHP L2: Intermediate HLDG PSN: LGTD boards.</p> <p>IHP L3: Intermediate HLDG PSN: LGTD boards.</p> <p>IHP L4: Intermediate HLDG PSN: Y, LIH, directional SFC LGT, adjustable (ADDN LGTD boards).</p> <p>IHP EXIT 1: Intermediate HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>IHP EXIT 2: Intermediate HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> <p>Procedures for taxiways without taxiway center line lights during poor visibility conditions see LOWS AD 2.20 Pkt. 8.4.2.</p> |
| 4 | NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN | Notstromversorgung gemäß ICAO Annex 14, Kapitel 8, Punkt 8.1.3, maximale Umschaltzeit 15 Sekunden bzw. 1 Sekunde. |
| | SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME | SRY power supply according to ICAO annex 14, chapter 8, item 8.1.3, MAX switch-over time 15 SEC / 1 SEC. |
| 5 | ANMERKUNGEN | Vorfeldrandbefeuerung: OST , blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer; GAC , blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer; MAIN , blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer EXIT-Randbefeuerung: blau, Niederleistungsfeuer Wendeplattenrandbefeuerung: blau, Niederleistungsfeuer |
| | REMARKS | APN edge LGT: EAST , B, LIL and floodlights; GAC , B, LIL and floodlights; MAIN , B, LIL and floodlights EXIT edge LGT: B, LIL Turning pads edge LGT: B, LIL |

LOWS AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOWS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

| KENNZAHLEN | KOORDINATEN TLOF ODER SCHWELLE DER FATO | TLOF UND/ODER FATO HÖHE ÜBER MSL M/FT | TLOF UND FATO BEREICH, OBERFLÄCHE, TRAGFÄHIGKEIT, MARKIERUNGEN | TRUE BRG DER FATO |
|--------------|---|---------------------------------------|--|-------------------|
| DESIGNATIONS | COORD TLOF OR THR OF FATO, GUND | TLOF AND/OR FATO ELEV M/FT | TLOF AND FATO AREA DIMENSIONS, SFC, STRENGTH, MARKING | TRUE BRG OF FATO |
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| NIL | | | | |

| KENNZAHLEN | VERFÜGBARE STRECKEN | APP UND FATO BEFEUERUNG | ANMERKUNGEN |
|--------------|---------------------|-------------------------|-------------|
| DESIGNATIONS | DECLARED DIST AVBL | APP AND FATO LGT | REMARKS |
| | 5 | 6 | 7 |
| NIL | | | |

LOWS AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWS AD 2.17 ATS AIRSPACE

| | | |
|---|---|---|
| 1 | BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG | CTR LOWS 48 01 13.3285N 012 50 42.0370E - 48 01 19.0000N 013 02 54.0000E - 47 47 02.0000N 013 09 10.0000E - 47 42 52.0000N 013 10 58.0000E - 47 41 13.3178N 013 04 50.6849E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 47 43 20.5946N 013 00 46.4508E - 47 46 15.5300N 012 56 32.0493E - 47 46 33.6459N 012 56 00.1538E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 48 01 13.3285N 012 50 42.0370E |
| | DESIGNATION AND LATERAL LIMITS | |
| 2 | HÖHENBEGRENZUNG | 7000 FT AMSL / GND |
| | VERTICAL LIMITS | |
| 3 | LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG | D |
| | AIRSPACE CLASSIFICATION | |
| 4 | RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N) | SALZBURG TOWER EN, GE |
| | ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S) | |
| 5 | ÜBERGANGSHÖHE | 3050 M (10000 FT) AMSL |
| | TRANSITION ALTITUDE | |
| 6 | BETRIEBSZEITEN | H24 |
| | HOURS OF APPLICABILITY | |
| 7 | ANMERKUNGEN | Die seitliche Begrenzung bezieht sich nur auf österreichischen Luftraum; siehe auch AIP der Bundesrepublik Deutschland. |
| | REMARKS | The lateral limit concerns to Austrian airspace only; see also AIP of the Federal Republic of Germany. |

LOWS AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUN- GEN

LOWS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

| DIENTS- BEZEICHNUNG | RUFZEICHEN | KANAL | SATVOICE | ANMELDE- ADRESSE | DIENTSTSTUNDEN | ANMERKUNGEN |
|------------------------|-------------------|--------------------|----------|---------------------|---|--|
| SERVICE DESIGNATION | CALL SIGN | CHANNEL | | LOGON ADDRESS | HOURS OF OPERATION | REMARKS |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| APP | SALZBURG RADAR | 123.725 132.460 | NIL | NIL | 0500-2200 (0400-2100) | VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 15. VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) AVBL; To THR RWY 15. |
| TWR | SALZBURG TOWER | 118.100 | NIL | NIL | 0500-2200 (0400-2100) | VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 15. VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) AVBL; To THR RWY 15. |
| DEL | SALZBURG DELIVERY | 121.750 | NIL | NIL | Verlautbart mit NOTAM oder via ATIS Published by NOTAM or via ATIS | NIL |

LOWS AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDEHILFEN

LOWS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1. Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1. item 4

| ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSEFİKATION) (ANLAGEN- KLASSEFİKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION) | IDENTIFI- ZIERUNG | FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD | BETRIEBS- ZEITEN | KOORDINATEN | HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP | NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT | ANMERKUNGEN |
|---|----------------------|---|-----------------------|---|---|--|--|
| TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION) | ID | FREQ CH SER PROVIDER RPI | HOURS OF OPERATION | COORDINATES | ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP | SERVICE VOLUME RADIUS GBAS | REMARKS |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| DME 15 | OES | CH36X | H24 | 47 48 03.39N 013 00 04.66E | <u>440.9 M / 1446 FT</u> | NIL | Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna |
| GP 15 | | 333.800 MHZ | H24 | 47 48 03.35N 013 00 04.32E | NIL | NIL | GP 3° ILS RDH 17.1 M / 56 FT |
| DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 4°E) | SBG | 113.800 MHZ (CH85X) | H24 | DME: 48 00 08.80N 012 53 34.37E DVOR: 48 00 09.30N 012 53 33.94E | <u>455.3 M / 1494 FT</u> | NIL | DME nicht verwendbar unterhalb 10000 FT außerhalb 60 NM. Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach E. DME not useable BLW 10000 FT beyond 60 NM. Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to E. |
| L (4°E / JAN 2022) | SI | 410 KHZ | H24 | 47 49 06.99N 012 59 15.63E | NIL | NIL | 153° MAG, 1.014 NM zu Schwelle Piste 15; Reichweite 25 NM. 153° MAG, 1.014 NM to THR RWY 15; Range 25 NM. |
| GPS | | 1575.42 MHZ U.S. Space Force (USFF) | H24 | Landesweit/ Statewide | NIL | NIL | NIL |

___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4

| ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION) | IDENTIFI- ZIERUNG | FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD | BETRIEBS- ZEITEN | KOORDINATEN | HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP | NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT | ANMERKUNGEN |
|---|---------------------------|---|-----------------------|---|---|--|-------------|
| TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION) | ID | FREQ CH SER PROVIDER RPI | HOURS OF OPERATION | COORDINATES | ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP | SERVICE VOLUME RADIUS GBAS | REMARKS |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| SBAS | EGNOS E15A (RWY 15) | 1575.42 (CH52375) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.AS. | H24 | LTP/FTP: 47 48 11.32N 012 59 51.89E | 1560 FT / 475.3 M | NIL | NIL |

___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4

LOWS AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNG-
EN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

1.1. Segelflugzeuge, Para- und Hängegleiter sind nicht zugelassen.

1.2. Fallschirmabsprünge mit Landungen im Flughafengelände, Freiballone und Lenkluftschiffe sind am Flughafen normalerweise nicht zugelassen. Die Flugplatzbetriebsleitung kann im Einzelfall eine Ausnahmegenehmigung erteilen.

1.3. Vorgaben für Trainings- und andere Flüge mit speziellem Flugprogramm

1.3.1. Als Trainingsflug in diesem Zusammenhang ist jeder der Ausbildung und Überprüfung von Piloten dienende Flug zu verstehen ungeachtet der Flugregeln, nach denen dieser durchgeführt wird.

LOWS AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATI-
ONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

1.1. Glider, para- and hang-gliders are not permitted.

1.2. Parachute jumps with landing at the aerodrome, free balloons and airships are normally not permitted at the aerodrome. The airport duty officer may permit such operations in single cases.

1.3. Requirements for training- and other flights with special flight programme

1.3.1. As training flight in this context shall be considered any flight operated with the purpose of training and check-out of pilots, irrespective of the flight rules under which the flight is conducted.

1.3.2. Die Flugverkehrskontrolle genehmigt Trainingsflüge nur bis zu einem Ausmaß, durch das keine wesentlichen Verzögerungen für den an- und abfliegenden Verkehr - insbesondere für Flüge im Linien- und Bedarfsverkehr - entstehen.

1.3.2.1. Deshalb ist es wichtig, dass der Pilot das beabsichtigte Flugprogramm möglichst frühzeitig vor dem geplanten Abflug mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle koordiniert.

1.3.2.2. Zuständige Flugverkehrskontrollstelle ist die Flugplatzkontrollstelle bei Trainingsflügen, die zur Gänze im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes durchgeführt werden sollen. Bei darüber hinausführenden Trainingsflügen ist die Anflugkontrollstelle zuständig.

1.3.3. Folgende Flüge müssen vor der Aufgabe des ATC Flugplanes mit ATC Salzburg (via AIS/ARO Büro) +43 5 1703 6555 koordiniert werden:

- IFR Trainingsflüge: wenn mehrere Anflüge / Fehlanflüge / Platzrunden in LOWS bzw. Airwork im Zuständigkeitsbereich Salzburg geplant sind
- VFR Trainingsflüge: Platzrundenflüge, Flüge entlang der VFR Meldepunkte in der CTR LOWS, Hubschrauber-Schwebeflugübungen
- alle anderen Flüge mit speziellem Programm; zB.: Fallschirmabsetzflüge, Vermessungsflüge, Fotoflüge etc.

1.3.4. Simulierte Schlechtwetterverfahren

1.3.4.1. Übungsanflüge mit simulierten geringen Entscheidungshöhen sind mit der Sprechgruppe "REQUEST PRACTICE CAT II / III APPROACH" zusammen mit dem Erstanruf bei der Anflugkontrollstelle anzukündigen. Die Genehmigung wird, wenn immer es die Verkehrslage zulässt, erteilt.

1.3.4.2. Die Verfahren bei geringer Sicht gemäß LOWS AD 2.22 werden jedoch nur angewandt, soweit es die Verkehrslage zulässt.

Die ILS-Signale können durch startende oder vorher gelandete Luftfahrzeuge negativ beeinflusst werden.

1.4. Verfahren zur Lärmvermeidung siehe LOWS AD 2.21.

1.5. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWS und in der TMA LOWS 1-9 (siehe LOWS AD 2.22).

2. VERFAHREN AM GAC-APRON

2.1. Allgemein

2.1.1. Auf den Teilen des GAC-Apron westlich der Rollgasse G findet kein Flugverkehrskontrolldienst statt. Teile davon sind vom Tower nicht einsehbar. In diesem Bereich ist besonders auf anderen Verkehr und auf die „wing tip clearance“ zu achten.

2.2. Ankommende Luftfahrzeuge

1.3.2. ATC will only approve training flights to an extent not causing excessive delays to arriving and departing traffic, in particular to scheduled and non-scheduled commercial air traffic.

1.3.2.1. Therefore it is essential, that the pilot coordinates the intended flight programme as early as possible before the planned departure with the relevant ATC unit.

1.3.2.2. Training flights to be conducted wholly within the aerodrome traffic circuit of a controlled aerodrome shall be coordinated with the tower control unit. Training flights beyond the aerodrome traffic circuit shall be coordinated with the approach control unit.

1.3.3. Following flights have to be coordinated with ATC LOWS (via AIS/ARO Office) +43 5 1703 6555 prior submission of ATC-FPL:

- IFR training flights: when planning several approaches / missed approaches / traffic circuits at LOWS or airwork in LOWS area
- VFR training flights: traffic circuits, flying along VFR reporting points in the CTR LOWS, helicopter hovering exercises
- any other flights with special program at or around LOWS, e.g.: parachute jumping, calibration, photo, etc.

1.3.4. Simulated All-weather operations

1.3.4.1. Training flights simulating low minima approaches shall be announced on initial call with approach control using the phrase "REQUEST PRACTICE CAT II / III APPROACH". Depending on the traffic situation permission will be granted whenever possible.

1.3.4.2. The low-visibility procedures according LOWS AD 2.22 will be applied only if traffic permits.

ILS signals can be disturbed by departing or preceding landing traffic.

1.4. Noise abatement procedures see LOWS AD 2.21.

1.5. Procedure for VFR flights within CTR LOWS and within TMA LOWS 1-9 (see LOWS AD 2.22).

2. PROCEDURES FOR GAC APRON

2.1. General

2.1.1. On sectors of the GAC apron west of the taxiway G no ATC service is provided. Some sectors are not visible from the tower. Pilots are responsible for their aircraft while taxiing. (Check wing tip clearance!)

2.2. Arriving aircraft

2.2.1. Ankommende Luftfahrzeuge werden von ATC (TWR) normalerweise zum GAC-Apron über EXIT 2 freigegeben. Das Luftfahrzeug hat am EXIT 2 zu halten und auf das „Follow Me“-Fahrzeug zu warten. Von dort wird das Luftfahrzeug zur Parkposition eingewiesen.

2.3. Abfliegende Luftfahrzeuge

2.3.1. Wenn von einer Parkposition entlang der Rollgassen G1, G2, G3 weggerollt werden muss, ist bei einer „wing span“ von 15 M oder mehr (Code letter B) eine Führung mit „Follow Me“ bis auf die Rollgasse G erforderlich. „Follow Me“ ist bei der Flugplatzbetriebsleitung oder auf der TWR-FREQ anzufordern.

Die Verfahren für IFR-Abflüge gemäß AIP Österreich ENR 1.5 Punkt 3.1 (Instrumentenabflugverfahren) sind durch diese Regelung nicht betroffen.

Für Luftfahrzeuge, die im Bereich N1 - N4 bzw. G81 - G89 abgestellt sind bzw. die sich auf der Rollgasse G befinden, wird Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt.

3. VERMEIDUNG VON GEFAHREN DURCH ABGASSTRAHL BZW. PROPELLERSTRAHL

3.1. Wenn beim Anlassen der Triebwerke ein „cross bleed“-Verfahren angewendet wird, ist dies beim Einholen der Anlaffung beim TWR mitzuteilen.

3.2. Triebwerksprobeläufe sind vorher mit dem Flugplatzbetriebsleiter zu koordinieren; vor dem Anlassen der Triebwerke ist eine Zustimmung beim TWR einzuholen.

3.3. Beim Ausdrehen und Wegrollen aus einer Parkposition soll so wenig Schub wie notwendig verwendet werden.

4. WENDEPLATTEN

4.1. Wendepiste NORD

Luftfahrzeuge bis „Code C“ haben auf der Wendepiste Nord entlang der Rollleitlinie im Uhrzeigersinn zu drehen.

Luftfahrzeuge „Code Letter D+E+F“ dürfen nicht entlang der Rollleitlinie rollen und müssen stattdessen gegen den Uhrzeigersinn nach links drehen.

Die vorhandene Rollleitlinie ist nicht befeuert und kann somit bei einer RVR weniger 350 M nicht verwendet werden. Das Wenden ist in diesem Fall nur unter der Führung eines „Follow Me“-Fahrzeuges möglich. (Siehe LOWS AD 2 MAP 3-2)

4.2. Wendepiste SÜD

Luftfahrzeuge bis „Code C“ haben auf Wendepiste SÜD entlang der Rollleitlinie gegen den Uhrzeigersinn zu drehen.

Luftfahrzeuge „Code Letter D+E+F“ dürfen nicht entlang der Rollleitlinie rollen und müssen stattdessen im Uhrzeigersinn nach rechts drehen.

Die vorhandene Rollleitlinie ist nicht befeuert und kann somit bei einer RVR weniger 350 M nicht verwendet werden. Das Wenden ist in diesem Fall nur unter der Führung eines „Follow Me“-Fahrzeuges möglich. (Siehe LOWS AD 2 MAP 3-2)

2.2.1. Arriving aircraft are normally cleared by ATC (TWR) to enter the GAC apron via EXIT 2. The aircraft has to wait at EXIT 2 for a 'Follow Me' car. From there the aircraft will be guided to the parking position.

2.3. Departing aircraft

2.3.1. When a parking stand has to be left via taxiway G1, G2, G3 aircraft with a wing span of 15 M or more (code letter B) have to be guided with a 'Follow Me' car until reaching taxiway G. 'Follow Me' car has to be arranged via the 'airport duty officer' or via TWR-FREQ.

The procedures for IFR departures according AIP Austria ENR 1.5, item 3.1 (Instrument Departure Procedures) are not affected by these regulations.

For aircraft parked on the parking area N1 to N4 or G81 to G89 or taxiing on the taxiway G ATC service is provided.

3. PROCEDURES TO MINIMIZE HAZARD CAUSED BY JET BLAST OR SLIPSTREAM

3.1. TWR must be notified during start-up request of any requirement to use cross-bleed start procedure.

3.2. Engine test runs have to be coordinated with the airport duty officer in advance. TWR approval must be obtained during start-up request.

3.3. Minimum power is to be used when taxiing away from stand.

4. TURNING PADS

4.1. Turning pad NORTH

At the turning pad North aircraft types up to Code letter C have to follow the taxi guidance line and turn clockwise (right turn).

All aircraft types Code letter D+E+F are not allowed to follow the taxi guidance line and have to turn non-standard counter-clockwise (left turn).

The taxi guidance line is not fired. At RVR below 350 M the turn is only allowed with 'Follow Me' guidance. (See LOWS AD 2 MAP 3-2).

4.2. Turning pad SOUTH

At the turning pad South aircraft types up to Code letter C have to follow the taxi guidance line and turn counter-clockwise (left turn).

All aircraft types Code letter D+E+F are not allowed to follow the taxi guidance line and have to turn non-standard clockwise (right turn).

The taxi guidance line is not fired. At RVR below 350 M the turn is only allowed with 'Follow Me' guidance. (See LOWS AD 2 MAP 3-2).

5. „CODE LETTER E“ - BETRIEB

5.1. Für Rollverfahren und Wendemanöver auf den Wendeplatten Nord+Süd für „Code letter E“- Luftfahrzeuge siehe Punkt 4. und LOWS AD 2 MAP 3-2.

6. „CODE LETTER F“- BETRIEB

6.1. Allgemeines

6.1.1. Folgende Verfahren sind erforderlich, um einen sicheren Betrieb von „Code letter F“-Luftfahrzeugen (z.B. A380, B747-8, AN124) auf dem Flughafen Salzburg zu gewährleisten.

Alle IFR-Verfahren sind für „Code F“ freigegeben - siehe relevante Karten.

PAPI: Siehe LOWS AD 2.14; für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand „Auge des Piloten zum Fahrwerk“ mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen.

6.2. Rollverfahren

6.2.1. Rollbahn C, E, F und L von EXIT 4 nach Süden wie auch EXIT 3 und 4: Verwendung der „Cockpit taxi camera“, insbesondere bei Drehungen, wird empfohlen.

Rollbahn B, D und L von EXIT 4 nach Norden sind auf geringere „Code letter“ beschränkt und für „Code F“-Luftfahrzeuge gesperrt.

Allgemein ist eine niedrige Rollgeschwindigkeit auf allen Rollbahnen und auf dem Vorfeld erforderlich. Auf geraden Teilen rollende Luftfahrzeuge dürfen nicht von der Mittellinienmarkierung und -befeuerung abweichen.

Führung mittels „Follow Me“-Fahrzeug von / zur Piste wird auf Anfrage des Piloten bereitgestellt. Falls die Rollbahnmittellinienmarkierungen und die Befeuerung nicht klar erkennbar sind, haben Piloten zu halten und ein „Follow Me“-Fahrzeug anzufordern.

6.3. Rollrouten

6.3.1. Während des Rollens sind die äußeren Triebwerke nur im Leerlauf zu verwenden.

Rollroute bei Landung Piste 15: TWY E oder F - TWY L - EXIT 4 - Hauptvorfeld oder „Backtrack“ RWY - TWY C - EXIT 3 - Hauptvorfeld.

Rollroute bei Landung Piste 33: „Backtrack“ RWY - TWY C - EXIT 3 - Hauptvorfeld.

Rollroute bei Abflug Piste 15: Hauptvorfeld - EXIT 3 - TWY C - „Backtrack“ RWY.

Rollroute bei Abflug Piste 33: Hauptvorfeld - EXIT 4 - TWY L - TWY F oder Hauptvorfeld - EXIT 3 - TWY C - „Backtrack“ RWY. Vorsicht auf dem südlichen Teil der Rollbahn L - Mindestabstand Rollbahnmittellinie zum Flughafenzaun (Höhe: 2,40 M) ist 49 M. Außerhalb des Flughafenzaunes sind „Luftfahrzeug-Spotter“ zu erwarten.

Wendeplatten sind an beiden Pistenenden vorhanden. (Siehe Punkt 4. und LOWS AD 2 MAP 3-2)

5. CODE LETTER E OPERATION

5.1. For taxi routes and turn on the turning pads for code letter E aircraft types see item 4. and LOWS AD 2 MAP 3-2.

6. CODE LETTER F OPERATION

6.1. General

6.1.1. Following procedures are required to ensure a safe operation of code letter F aircraft (i.e. A380, B747-8, AN124) at Salzburg airport.

All IFR procedures are Code F approved - see relevant charts.

PAPI: See LOWS AD 2.14; for eye-to-wheel height of aircraft in approach configuration with more than 8 M check wheel clearance.

6.2. Taxi procedures

6.2.1. TWY C, E, F and L from EXIT 4 to south and also EXIT 3 and 4: the use of 'cockpit taxi camera', especially on the turns, is recommended.

TWY B, D and L from EXIT 4 to north are limited to smaller code letter and closed for code F aircraft.

Generally a slow taxi speed on all taxiways and apron is required. Taxiing aircraft on straight portions shall not deviate from centerline marking and lighting.

Guidance with a 'Follow Me' car from / to the runway is provided on pilot's request. If taxiway centerline markings and lighting are not clearly visible - pilots should stop and request 'Follow me' car.

6.3. Taxi routes

6.3.1. During taxiing the outer engines shall be used on idle power only.

Taxi route landing RWY 15: TWY E or F - TWY L - EXIT 4 - main apron or backtrack RWY - TWY C - EXIT 3 - main apron.

Taxi route landing RWY 33: backtrack RWY - TWY C - EXIT 3 - main apron.

Taxi route departure RWY 15: main apron - EXIT 3 - TWY C - backtrack RWY.

Taxi route departure RWY 33: main apron - EXIT 4 - TWY L - TWY F or main apron - EXIT 3 - TWY C - backtrack RWY.

Use caution on TWY L south - minimum clearance taxiway centerline to airport fence (height: 2,40 M) is 49 M. Expect aircraft spotters outside airport fence.

Turning pads available at both runway ends. (See item 4. and LOWS AD 2 MAP 3-2)

6.4. Parken und Bodenabfertigung

6.4.1. Parken auf dem Hauptvorfeld: Zu erwarten ist das Parken auf W1, W2 oder W4 („Push-Back“ von diesen Positionen). Eine standardmäßig nicht vorgesehene Parkposition im Bereich E6-E8 ist für selbstständiges Manövrieren (kein „Push-Back“ erforderlich) reserviert.

Alle Luftfahrzeuge werden mittels „Follow Me“-Fahrzeug von / zu den Ausgängen des Vorfeldes geführt.

Auf dem Vorfeld gilt Mindestleistungseinstellung.

Bodenabfertigung ist für alle Luftfahrzeuge möglich.

Für nähere Auskünfte betreffend die Dienste ist der Flughafenbetreiber im Voraus zu kontaktieren.

6.5. Feuerbekämpfungskategorie „Code letter F“-Luftfahrzeuge (REF LOWS AD 2.6)

6.5.1. Rettungs- und Feuerbekämpfung CAT 9 verfügbar.

Für planmäßige Flüge: Während des Starts und der Landung wird ICAO CAT 10 bereitgestellt.

Für alle anderen Flüge ausgenommen Notfälle: ICAO CAT 10 wird auf Anfrage bereitgestellt.

7. ENTEISUNGS-VERFAHREN

1) Luftfahrzeuge werden normalerweise auf der Parkposition enteist.

2) Die Notwendigkeit zur Enteistung ist entweder dem Ramp Agent oder "SALZBURG ICE" unter der Telefonnummer +43 662 8580 2772 zu melden.

Sofern es am ATIS angekündigt wird (normalerweise an Samstagen während der Wintersaison), ist "SALZBURG ICE" auf der Frequenz 121.605 MHz erreichbar.

3) Geben Sie das gewünschte Mischungsverhältnis an.

4) Nur wenn es am ATIS angekündigt wird, informieren Sie "SALZBURG DELIVERY/TOWER", bevor Sie mit dem Enteistungsvorgang beginnen!

5) Salzburg Airport enteist nach den Vorgaben "Clean Aircraft Concept", welche im ICAO Doc 9640 definiert sind.

8. GND SURVEILLANCE SALZBURG (MDS)

8.1. Auf dem Flughafen Salzburg wird ein Multilaterationssystem (MDS) zur Überwachung der Manövrierflächen und Rollgassen eingesetzt.

8.2. Diese GND Surveillance Anlage dient der Unterstützung, Planung und Überwachung des Verkehrs.

MDS unterstützt ATC bei folgenden Aufgaben:

- Beobachten der Einhaltung von Freigaben und Anweisungen von Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen
- Feststellen, dass sich vor einem Start oder einer Landung keine Luftfahrzeuge oder Bodenfahrzeuge auf der Betriebspiste befinden
- Versorgung mit Verkehrsinformationen

6.4. Parking and ground handling

6.4.1. Parking main apron: expect parking W1, W2 or W4 (push-back out of these positions). A non-standard parking position in the area E6-E8 will be reserved for self manoeuvring (no push-back required).

All aircraft are guided by 'Follow Me' car from / to the exits of apron.

Use minimum power setting on apron.

Ground handling for all aircraft possible. For detailed services contact airport operator in advance.

6.5. Fire category code letter F aircraft (REF LOWS AD 2.6)

6.5.1. Rescue and firefighting CAT 9 available.

For planned flights: during take-off and landing ICAO CAT 10 will be provided.

For all other flights except emergency: ICAO CAT 10 will be provided on request.

7. DE-ICING PROCEDURES

1) Aircraft will normally be de-iced on parking stands.

2) Report the necessity for de-icing either to your ramp agent or to "SALZBURG ICE" on TEL: +43 662 8580 2772.

When announced on ATIS (normally on Saturdays during winter season), "SALZBURG ICE" is available on frequency 121.605 MHz.

3) Forward requested fluid/mixture to ramp agent.

4) Only when announced on ATIS, inform "SALZBURG DELIVERY/TOWER" before starting de-icing.

5) The "Clean Aircraft Concept" as defined in ICAO Doc 9640 is performed by Salzburg Airport Authority.

8. GND SURVEILLANCE SALZBURG (MDS)

8.1. GND Surveillance (Multilateration MDS) is being provided on the manoeuvring area and taxilanes at Salzburg airport.

8.2. This ground surveillance tool is used for assistance, planning and observation.

MDS supports ATC at following tasks:

- To monitor compliance with clearances and instructions of aircraft and vehicles
- To ensure there are no aircraft or vehicles in front of a departure or landing on a runway-in-use
- To provide traffic information

- Feststellen der Position von Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen auf den Bewegungsflächen
- Unterstützen beim Rollen von Luftfahrzeugen
- Unterstützung von Bodenfahrzeugen

8.3. Transponder Verfahren

8.3.1. Luftfahrzeughalter sollen sicherstellen, dass die Luftfahrzeugtransponder am Boden funktionieren.

8.3.2. Abflüge müssen **spätestens** mit dem Ansuchen für ein „Pushback“-Verfahren, oder falls kein „Pushback“ Verfahren notwendig ist, **spätestens** mit dem Rollansuchen den korrekten Code einstellen und den Mode S Transponder aktivieren. Luftfahrzeuge welche mit Mode S ausgerüstet sind und die Luftfahrzeug-Identität aussenden können, müssen das Rufzeichen gemäß Flugplan oder, wenn kein Flugplan angegeben wurde, die Luftfahrzeug-Registrierung aussenden.

8.3.3. Landende Luftfahrzeuge müssen bis zum Erreichen der endgültigen Parkposition den Transponder auf Mode S geschaltet haben.

8.3.4. Transponderstellung: AUTO, ON, XPNDR, oder dem damit gleichzusetzenden Status - **keinesfalls** aber OFF oder STDBY.

8.3.5. Luftfahrzeuge, die nicht mit Mode S ausgestattet sind, müssen Mode A/C dementsprechend schalten.

8.4. VIS 1, 2, 3

8.4.1. Bei Sichtwerten VIS 1 und VIS 2 (Definition der Visibilities siehe ICAO Doc 9830 Appendix A Pkt.2) ist der Pilot für die Abstandhaltung und „Wingtipclearance“ zu anderem Verkehr verantwortlich.

ATC ist für die Rollstrecke verantwortlich und legt die Sequenz an Kreuzungen und Rollhalten fest.

8.4.2. Unter VIS 3 Sichtbedingungen (Sicht weniger als 400 M) stellt ATC sicher, dass freigegebene Bereiche nicht von anderen Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen blockiert sind.

Wenn erforderlich, erfolgt bei Rollbahnen ohne Rollbahnmittellinienbefeuern (siehe LOWS AD 2.15 Pkt. 3) die Führung von Luftfahrzeugen mittels Follow Me-Fahrzeug. Ist es dem Piloten auf Grund der Sichtwerte auf der Rollbahn möglich, Rolleitlinien und andere Hindernisse wie Luftfahrzeuge, Bodenfahrzeuge, etc. zu erkennen, kann die Lotsung mittels Follow Me entfallen.

Um die Kapazität zu erhöhen und wenn es die Sichtbedingungen erlauben, kann ATC dem verantwortlichen Piloten auftragen die Abstandhaltung zu anderen Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen sicherzustellen. Sollte der verantwortliche Pilot die Abstandhaltung seinerseits nicht mehr sicherstellen können, ist ATC unverzüglich zu informieren.

- To determine the position of aircraft and vehicles on the movement areas
- To assist taxiing aircraft
- To assist vehicles

8.3. Transponder Operating Procedure

8.3.1. Aircraft operators should ensure that aircraft transponders are able to operate when the aircraft is on ground.

8.3.2. Departing aircraft shall select the assigned code (squawk) and activate the mode S transponder at pushback request or when there is no pushback necessary at taxi request **latest**. Aircraft equipped with Mode S having an aircraft identification feature shall transmit the aircraft ID as filed in the flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration.

8.3.3. Landing aircraft shall have activated the mode S transponder until the aircraft has reached its final parking position.

8.3.4. Activation of Mode S transponder means selecting: AUTO, ON, XPNDR, or the equivalent according to specific installation. Do **not** switch OFF or STDBY.

8.3.5. Aircraft not being equipped with mode S shall select mode A/C accordingly.

8.4. VIS 1, 2, 3

8.4.1. During visibility conditions VIS 1 and VIS 2 (VIS Specifications according ICAO Doc 9830 Appendix A 2.) the pilot is responsible for spacing and wingtip clearance to other traffic.

ATC is responsible for the taxi routing and determines the sequence at intersections and at holding points.

8.4.2. During visibility condition VIS 3 (visibility less than 400 M) ATC ensures that cleared areas are not occupied by other aircraft and vehicles.

If necessary, aircraft will be guided by follow me vehicle on taxiways without taxiway center line lights (see LOWS AD 2.15 item 3). If visibility is sufficient for pilots to discern taxiway center line markings and obstacles such as aircraft, vehicles etc., guidance by follow me can be omitted.

If visual conditions allow, ATC may ask the pilot in command to maintain own separation to other aircraft or vehicles to increase capacity. If unable to comply inform ATC immediately.

8.5. Halteverfahren an Rollhalten vor der Betriebspiste

8.5.1. Alle Luftfahrzeuge haben so nahe wie möglich an den Rollhalten vor der Betriebspiste zu halten - unbeschadet dessen darf ein Rollhalt nur mit Erlaubnis von der Flugplatzkontrollstelle gekreuzt werden. Dieses Verfahren soll den Verkehrsfluss hinter wartenden Luftfahrzeugen unter VIS 1 und VIS 2 Bedingungen gewährleisten - entlässt den verantwortlichen Piloten aber nicht aus der Verantwortung, die Sicherheitsabstände zu anderen LFZ sicherzustellen.

8.6. Führung von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Freigabebalken

8.6.1. Freigabebalken werden zusammen mit der Mittellinienbeleuchtung betrieben. Sie bestehen aus drei einseitig gerichteten gelben Unterflurfeuern. Falls die Verkehrssituation es erfordert, werden Luftfahrzeuge angewiesen, an einem näher bezeichneten Freigabebalken anzuhalten. Wenn eine derartige Anweisung nicht gegeben wurde, dürfen die Freigabebalken ohne besondere Freigabe überrollt werden.

LOWS AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

1. Die tägliche Betriebszeit des Flughafen Salzburg ist ganzjährig von 0500 – 2200 (0400 – 2100).

2. Es sind nur Luftfahrzeuge mit Strahltrieb, die mindestens nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 lärmzertifiziert sind, gestattet (siehe auch GEN 1.2, Punkt 5) und deren Schallereignispegel beim Abflug 98 dB SEL, gemessen an der Fluglärmmessstelle 4, nicht überschreiten. Luftfahrzeuge, die die 98 dB SEL, gemessen an der Fluglärmmessstelle 4, beim Abflug überschreiten, dürfen am Flughafen Salzburg nicht landen, ausgenommen der Operator kann nachweisen, dass die Überschreitung aus Sicherheitsgründen notwendig war bzw. ein einmaliges Ereignis war. Verstöße werden von der zuständigen Behörde bestraft. Ausnahmen von diesen Regelungen: siehe GEN 1.2, Punkt 5.4.2.

3. Einschränkungen aus Lärmschutzgründen

3.1. Zwischen 0600 und 0700 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur bei gewerbsmäßigen Flügen gestattet.

3.2. Zwischen 2200 und 2300 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur bei verspäteten, gewerbsmäßigen Flügen gestattet; Landungen sind nur bei gewerbsmäßigen Flügen und nur mit Luftfahrzeugen gestattet, deren Schallereignispegel bei der Landung 84 dB SEL, gemessen an der Fluglärmmessstelle 4, nicht überschreitet.

3.3. Sichtflüge

- Platzrundenflüge sind nur von 0700 – 2000 Uhr Ortszeit (von 1. Oktober bis 31. März von 0700 – 2100 Ortszeit) gestattet, nach ECET (= Nachtsichtplatzrundenflüge) nur von Montag bis Donnerstag; Platzrundenflüge sind generell an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen nicht gestattet.

8.5. Holding procedure at runway holding points

8.5.1. All aircraft shall hold as short of the runway holding points as possible. However they may not cross without clearance from Tower. This procedure shall ensure traffic flow behind holding aircraft during VIS 1 and VIS 2 conditions but does not release the pilot in command from his responsibility to ensure a safe distance to other aircraft.

8.6. Aircraft guidance by means of clearance bars

8.6.1. Clearance bars are operated together with the centre line lighting and consist of three unidirectional surface lights showing yellow. If the traffic situation requires, aircraft may be instructed to hold at a specific clearance bar. If no such instruction is given, aircraft may taxi across the clearance bar without a specific clearance.

LOWS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. The aerodrome operating hours of Salzburg airport are 0500 – 2200 (0400 – 2100) all year.

2. Only jet aircraft which are at least certified according ICAO Annex 16 Chapter 3 (see also GEN 1.2, item 5) and whose noise level at departure measured at noise-measuring station 4 is not exceeding 98 decibel SEL are permitted. All aircraft exceeding 98 decibel SEL at noise-measuring station 4 during departure will be suspended from operations at Salzburg airport, except operators can prove that transgression was necessary for safety reasons and/or a singular event. Violations of these regulations will be punished by the competent Austrian authorities. Exemptions from these regulations: see GEN 1.2, item 5.4.2.

3. Restrictions for noise reduction

3.1. Between 0600 and 0700 local time departures are permitted only for commercial flights.

3.2. Between 2200 and 2300 local time departures are permitted only for delayed commercial flights; landings are permitted only for commercial flights performed by aircraft whose noise level at landing measured at noise-measuring station 4 is not exceeding 84 decibel SEL.

3.3. VFR flights

- traffic circuit flights are only permitted from 0700 – 2000 local time (from 1st of October until 31st of March from 0700 – 2100 local time), after ECET (Night VFR traffic circuits) only from Monday to Thursday; traffic circuit flights are generally not permitted on Sundays and legal holidays.

- Hubschrauber Übungsschwebeflüge am Flughafen sind nur Montag bis Freitag 0800 – 1200 Uhr Ortszeit und 1400 – 1700 Uhr Ortszeit und Samstag 0800 – 1200 Uhr Ortszeit gestattet, aber nicht an gesetzlichen Feiertagen.

- Helicopter hovering exercises at the airport are only permitted from Monday to Friday 0800 – 1200 local time and 1400 – 1700 local time and Saturday 0800 – 1200 local time, except legal holidays.

3.4. Trainingsflüge

Montag - Sonntag: Landungen 0700 – 2200 Uhr Ortszeit;
Starts 0700 – 2100 Uhr Ortszeit.

3.4. Training flights

MON - SUN: landings 0700 – 2200 local time;
departures 0700 – 2100 local time.

3.5. Die verlautbarten Standard-Instrumenten-Abflugstrecken (SID) sind gleichzeitig lärmmindernde Abflugverfahren; ihre genaue Einhaltung innerhalb der Leistungsgrenzen des jeweiligen Luftfahrzeuges ist unumgänglich notwendig (siehe LOWS AD 2.24).

3.5. The published standard instrument departure routes (SID) are also noise abatement procedures; strict adherence is compulsory within the performance limits of the aircraft (see LOWS AD 2.24).

3.6. Schubumkehr: Verwenden Sie nicht mehr als Leerlaufdrehzahl für die Schubumkehr, außer es ist aus operationellen oder Sicherheitsgründen notwendig.

3.6. Reverse: Do not use more than idle reverse except if required for safety/operational reasons.

4. Runway direction 33 instrument approach procedures

4.1. In case of runway direction 33 in use for landing, the RNP VISUAL V / RNP Y (AR) / RNP Z (AR) should be used to avoid circling.

4.2. These procedures are implemented for noise abatement reasons and environment protection.

Therefore, and whenever meteorological conditions and aircraft performance / certification permit, operators should support and pilots are encouraged to choose these procedures.

4.3. For details and further informations see also LOWS AD 2.22 item 8., 9. and 10.

Remark: RNP VISUAL V RWY 33 procedure (LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1 and LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1A)

RNP Z RWY 33 (AR) procedure (LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1)

RNP Y RWY 33 (AR) procedure (LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2)

LOWS AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. ANFLÜGE

1.1. STAR

Ankommende IFR-Flüge haben sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard arrival route (siehe LOWS AD 2 MAP 11-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. Radarkursführung wird seitens ATC pistenabhängig freigegeben.

1.2. Radargeführte Anflüge innerhalb der TMA LOWS 1-9

Innerhalb der TMA LOWS 1-9 werden - soweit erforderlich - Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der jeweiligen Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWS AD 2.18) bis zum Endanflug eines verlautbarten Anflugverfahrens radargeführt. Bei Ausübung des Radarkontrolldienstes wird die Mindestflughöhe im Anfangs- und Zwischenanflugteil des jeweiligen Anflugverfahrens unter Berücksichtigung von Hindernissen innerhalb von 3 NM beiderseits des Kurses berücksichtigt.

LOWS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. APPROACHES

1.1. STAR

Arriving IFR flights shall, unless instructed otherwise, follow their flight planned route including standard arrival route (see LOWS AD 2 MAP 11-1) and enter the published holding procedure thereafter. Radar vectoring service, depending on the runway in use, will be provided by ATC.

1.2. Radar service within TMA LOWS 1-9

Within the TMA LOWS 1-9 during the operational hours of these radar approach units (see LOWS AD 2.18) IFR flights will be - if necessary - radar vectored and sequenced to the final approach track of published approach procedure. When aircraft are vectored within initial and intermediate approach segment the minimum flight altitude applied considers obstacles within 3 NM on either side of the track.

2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE

(Siehe Sichtflugkarte 1 : 250 000 LOWS AD 2 MAP 14-2)

2.1. Funkverfahren und Freigaben

2.1.1. VFR-Anflüge müssen sich spätestens 3 Minuten vor dem ersten Pflichtmeldepunkt bei SALZBURG TOWER FREQ 118,100 MHZ melden. Sollte schon vorher in den Luftraum D Salzburg eingeflogen werden, für Freigabe siehe 2.1.2..

Information: Auf Grund von Bergen kann es unter 5000 FT MSL im Bereich VOGLAU - St. Koloman im Süden der CTR, Thalgau – EUGENDORF im Osten der CTR und Chiemsee – Traunstein – TEISENDORF im Westen der CTR zu Funkabschattungen auf der Frequenz 118,100 MHZ kommen.

2.1.2. VFR-Flüge, welche in die CTR LOWS bzw. in den Luftraum D der TMA LOWS 1-9 bzw. in den deutschen „Luftraum Klasse D-Salzburg“ einfliegen wollen, haben bei SALZBURG RADAR auf Frequenz 123,725 MHZ mindestens 3 Minuten vor Einflug eine Freigabe einzuholen, und zwar:

- Nördlich einer Linie TEISENDORF – SEEKIRCHEN – STRASSWALCHEN von GND bis FL 125,
- Südlich einer Linie TEISENDORF – SEEKIRCHEN – STRASSWALCHEN von 5500 FT MSL bis FL 125. (Unterhalb 5500 FT MSL: Freigabe für Einflug in CTR LOWS und Luftraum D der TMA LOWS 1-9 bei SALZBURG TOWER FREQ 118,100 MHZ, siehe 2.1.1.

Sofern nicht anders aufgetragen, ist der Transponder auf A 7000 mit Mode C zu schalten.

2.1.3. Außerhalb der Dienstzeiten der Flugverkehrskontrollstelle Salzburg ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

2.2. Verfahren für VFR-Flüge in der CTR LOWS

2.2.1. Anflüge

2.2.1.1. Die Anflugstrecken enden, soweit nicht anders aufgetragen, in der Warterunde. Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

2.2.1.2. Flüge auf der Strecke EUGENDORF - MARIA PLAIN sind nördlich der Autobahn durchzuführen. Flüge auf der Strecke EUGENDORF - GLASENBACH sind südlich der Autobahn durchzuführen. Flüge auf der Strecke ADNET - SIERRA sind östlich der Autobahn durchzuführen.

2.2.1.3. Anflüge zur Piste 15 über MARIA PLAIN haben sich bereits nördlich der Autobahn auf der verlängerten Pistenmittellinie auszurichten.

2. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

(See VFR chart 1 : 250 000 LOWS AD 2 MAP 14-2)

2.1. Radio communications and clearances

2.1.1. VFR arrivals shall contact SALZBURG TOWER FREQ 118,100 MHZ at least 3 minutes prior the first compulsory reporting point. In case it is intended to enter the airspace D Salzburg earlier, for clearance contact FREQ according 2.1.2..

Information: Radio communication problems on FREQ 118,100 MHZ may occur below 5000 FT MSL due to mountains in the area VOGLAU - St. Koloman in the south of CTR, Thalgau – EUGENDORF in the east of CTR and Chiemsee – Traunstein – TEISENDORF in the west of CTR.

2.1.2. VFR flights, which intend to enter CTR LOWS or airspace D of TMA LOWS 1-9 or German “airspace class D-Salzburg” have to contact SALZBURG RADAR FREQ 123,725 MHZ at least 3 minutes prior entering for an ATC clearance in following areas:

- north of a line TEISENDORF – SEEKIRCHEN – STRASSWALCHEN from GND to FL 125,
- south of a line TEISENDORF – SEEKIRCHEN – STRASSWALCHEN from 5500 FT MSL to FL 125. (Below 5500 FT MSL: entry clearance for CTR LOWS and airspace D of TMA LOWS 1-9 with SALZBURG TOWER FREQ 118,100 MHZ, see 2.1.1.

The transponder shall be set A 7000 and Mode C unless otherwise instructed.

2.1.3. Outside duty hours of ATC Salzburg pilots shall contact ACC/FIC Wien for clearance.

2.2. Procedures for VFR flights within CTR LOWS

2.2.1. Approaches

2.2.1.1. Arrival routes end in the holding pattern unless otherwise instructed. For further approach hold there if not received an approach or landing clearance previously.

2.2.1.2. Flights via the route EUGENDORF - MARIA PLAIN shall be executed north of the highway; flights via EUGENDORF - GLASENBACH shall be executed south of the highway; flights via ADNET - SIERRA shall be executed east of the highway.

2.2.1.3. Approaches for RWY 15 via MARIA PLAIN shall be established on final already north of the highway.

2.2.1.4. Strecke HALLEIN - GRÖDIG:

Der Punkt HALLEIN befindet sich östlich des Stadtkerns der Stadt Hallein → östlich der Salzach über Bahnhof Hallein. Weiterflug über das weniger besiedelte Gebiet (über Betriebsgelände der stillgelegten „Holzfirma Binder“) westlich des Ort-zentrums der Gemeinde Niederalm, von dort zum Punkt GRÖDIG. Der Punkt GRÖDIG liegt über der Autobahnausfahrt Salzburg Süd/Grödig; der weitere Anflug soll östlich der Autobahn zum Final RWY 33 oder in die Platzrunde erfolgen.

2.2.1.5. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einen nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen. Ist dies nicht möglich, ist die CTR notfalls zu umfliegen, über WHISKEY in die Warterunde einzufliegen und auf Lichtsignale zu warten.

2.2.1.6. Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe, ist der Flug entsprechend der Freigabe fortzusetzen und in der Warterunde auf Lichtsignale zu warten.

2.2.2. Abflüge

2.2.2.1. Wenn von der Flugplatzkontrollstelle Salzburg nichts anderes angewiesen wurde:

2.2.2.1.1. Abflüge von der Piste 15 in Richtung WHISKEY, AINRING – TEISENDORF bzw. in die Platzrunde West haben nach dem Start eine RECHTSkurve zu machen, diese jedoch aus Lärmschutzgründen erst nach dem Überflug der LOC-Antennenanlage (ca. 300 M südlich der Piste).

2.2.2.1.2. Abflüge von der Piste 33 über MARIA PLAIN haben nach dem Start eine RECHTSkurve zu machen, diese jedoch aus Lärmschutzgründen erst nach dem Überflug der Autobahn.

2.2.2.1.3. Aus Lärmschutzgründen haben Abflüge von der Piste 33 nach WHISKEY bzw. in die Platzrunde West (gilt auch für GRÖDIG - HALLEIN, SIERRA - ADNET via Platzrunde West) spätestens am Pistenende und nach Erreichen der Sicherheitshöhe die Linkskurve direkt nach WHISKEY bzw. in die Platzrunde West einzuleiten. Der Anfangssteigflug ist so zu gestalten, dass die Sicherheitshöhe spätestens am Pistenende erreicht werden kann. Ist dies nicht möglich, ist erst kurz vor der Saalach (Staatsgrenze) nach WHISKEY bzw. in die Platzrunde West zu drehen.

2.2.2.1.4. Abflüge über die Strecke SIERRA - ADNET sind generell östlich der Autobahn durchzuführen.

2.2.2.1.5. Strecke GRÖDIG - HALLEIN:

GRÖDIG: Der Abflug soll östlich der Autobahn zum Punkt GRÖDIG geflogen werden. Der Punkt GRÖDIG liegt über der Autobahnausfahrt Salzburg Süd/Grödig.

Weiterflug westlich des Ort-zentrums der Gemeinde Niederalm, von dort leichte Linkskurve über das wenige besiedelte Gebiet (über Betriebsgelände der stillgelegten „Holzfirma Binder“) zum Punkt HALLEIN.

Der Punkt HALLEIN befindet sich östlich des Stadtkerns der Stadt Hallein → östlich der Salzach über Bahnhof Hallein.

2.2.1.4. Route HALLEIN - GRÖDIG:

The point HALLEIN is defined far east of the city centre of Hallein → east of river Salzach over the railway station. After HALLEIN continue over less populated area (factory grounds of 'Holzfirma Binder') west of the centre of Niederalm to GRÖDIG. VFR point GRÖDIG is defined over the motorway exit Salzburg Süd/Grödig. Further Arrival route shall be flown east of the motorway (highway) into Final RWY 33 or into the Traffic Circuit West.

2.2.1.5. In case of radio communication failure before having received an entry clearance, divert to an uncontrolled aerodrome. If unable, circumnavigate CTR, enter via WHISKEY and hold in the holding pattern awaiting light signals.

2.2.1.6. In case of radio communication failure after having received an entry clearance, the flight shall be continued according to the clearance, awaiting light signals in the holding pattern.

2.2.2. Departures

2.2.2.1. If not otherwise instructed by TWR Salzburg:

2.2.2.1.1. Departures from RWY 15 via WHISKEY, AINRING – TEISENDORF and into the Traffic Circuit West shall do a RIGHT turn, but for noise abatement reasons not prior passing the LOC-antenna (approximately 300 M S of RWY).

2.2.2.1.2. Departures from RWY 33 via MARIA PLAIN shall do a RIGHT turn, but for noise abatement reasons not prior crossing the highway.

2.2.2.1.3. For noise abatement reasons departures from RWY 33 to WHISKEY or into Traffic Circuit West (also for GRÖDIG - HALLEIN, SIERRA - ADNET via Traffic Circuit West) have to turn left direct to WHISKEY or into the Traffic Circuit West at latest over the runway end and after reaching safety altitude. The initial climb has to be executed so as to reach the safety altitude at latest over the runway end. If this is not possible the left turn to WHISKEY or into the Traffic Circuit West has to be performed short before river Saalach (state boundary).

2.2.2.1.4. Departures via SIERRA - ADNET shall generally be executed east of the highway.

2.2.2.1.5. Route GRÖDIG - HALLEIN:

Departure shall be flown east of the motorway (highway).

VFR point GRÖDIG is defined over the motorway exit Salzburg Süd/Grödig. After Grödig continue west of the centre of Niederalm, thereafter make a slight left turn to fly over less populated area (factory grounds of 'Holzfirma Binder') to point HALLEIN. The point HALLEIN is defined far east of the city centre of Hallein → east of river Salzach over the railway station.

2.2.3. Platzrunde

2.2.3.1. Zur Verringerung des Fluglärms und zur Vermeidung des Überflugs von dichtbesiedelten Gebieten westlich des Salzburger Flughafens wird ersucht, die Platzrunde so abzufliegen, wie im AIC Serie A „SICHTFLUGVERFAHREN LOWS ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN UND EMPFEHLUNGEN ZUR LÄRM-MINDERUNG IN DER PLATZRUNDE“ dargestellt.

2.2.4. Transitflüge

2.2.4.1. Für Transitflüge auf der Strecke TACHINGERSEE - GRABENSEE - LENGAU ist eine Freigabe bei SALZBURG RADAR FREQ 123.725 einzuholen. (Siehe auch 2.1.).

2.2.5. NORDO Flüge

2.2.5.1. NORDO-Anflüge werden im Ausnahmefall nur aus technischen Gründen (z.B. Ausfall des Funkgerätes, Anflug zur Wartung) und nach vorheriger telefonischer Freigabeerteilung genehmigt. Die Einflugzeit in die CTR ist anzugeben und darf um nicht mehr als zehn Minuten überschritten werden; ansonsten erlischt die Freigabe.

2.2.5.2. NORDO-Abflüge und NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

2.2.6. Sonstiges

2.2.6.1. SALZBURG TOWER übt Radardienst für VFR-Flüge aus.

2.3. Verfahren für VFR-Flüge in der TMA LOWS 1-9

Freigabeeinholung für Luftraum D siehe 2.1.

3. HÄNGE- UND PARAGLEITERGEBIETE

3.1. TRA Gaisberg, TRA Schwarzenberg A und B

3.1.1. Aktivierung auf Anfrage durch Mitglieder des 1. Drachenfliieger und Paragleiterclubs Salzburg bei ATC Salzburg. Bekanntmachung der Aktivierung durch ATIS Aufsprache 133.330 (oder TEL +43 (0)5 1703 / 6531). Aktivierungsvoraussetzungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart.

3.2. Hänge- und Paragleitergebiet Untersberg

3.2.1. Hänge- und Paragleiterflüge sind innerhalb dieses Gebietes ohne Zustimmung und ohne Sprechfunkverbindung zulässig, sofern der Flughafen Salzburg sichtbar ist. Bei Wolken unterhalb 6500 FT MSL ist daher der Flugbetrieb verboten.

3.3. TRA LOWS N

Siehe ENR 5.5.

2.2.3. Traffic Circuit

2.2.3.1. To minimize noise and to avoid overflying dense populated areas west of Salzburg Airport it is recommended to follow the Traffic Circuit - track over ground published in AIC series A "VFR PROCEDURES LOWS ADDITIONAL REGULATIONS AND RECOMMENDATIONS TO MINIMIZE NOISE IN THE TRAFFIC CIRCUIT".

2.2.4. Transit flights

2.2.4.1. For transit flights via TACHINGERSEE - GRABENSEE - LENGAU pilots shall contact SALZBURG RADAR FREQ 123.725 for clearance. (Also see 2.1.).

2.2.5. NORDO flights

2.2.5.1. NORDO-approaches are only possible in exceptional cases due to technical reasons (e.g. failure/outage of COM-equipment, approach for maintenance), provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering CTR must be indicated and must not be exceeded by more than 10 minutes; otherwise the clearance expires.

2.2.5.2. NORDO-departures and NORDO-transit flights are not permitted.

2.2.6. Miscellaneous

2.2.6.1. SALZBURG TWR is providing radar service for VFR flights.

2.3. Procedures for VFR flights within TMA LOWS 1-9

Clearance for airspace D see 2.1.

3. HANG- AND PARAGLIDING AREAS

3.1. TRA Gaisberg, TRA Schwarzenberg A and B

3.1.1. Activation on request by members of the '1. Drachenfliieger und Paragleiterclubs Salzburg' with ATC Salzburg. Announcement of activation via ATIS Salzburg 133.330 (or TEL +43 (0)5 1703 / 6531). Activation requirements are published by AIC, series B.

3.2. Hang- and paraglider area Untersberg

3.2.1. Hang- and paraglider flights within this area are permitted without approval and radio communication with TWR provided that the airport is visible. If clouds below 6500 FT MSL flight operation is prohibited.

3.3. TRA LOWS N

See ENR 5.5.

4. STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE

4.1. Operator unable to use RNAV1 SIDs

4.1.1. IFR departures will be cleared along the RNAV1 SIDs. Operator unable to use these RNAV1 SIDs shall inform TWR / Delivery upon Clearance Request.

Such flights can expect NON-RNAV SIDs.

4.1.2. Flights planned via DETSA, RTT, TRAUN, TITIG will be cleared via the NON-RNAV SID TRAUN_S/V; thereafter expect a "DCT" routing or "Radar Vectoring".

4.1.3. Flights planned via INROM, NEMAL, VERDA will be cleared via the NON-RNAV SID INROM_S/V; thereafter expect a "DCT" routing or "Radar Vectoring".

4.2. Departures RWY15

4.2.1. General Information

4.2.1.1. Operators and pilots are reminded that these SIDs require higher than standard climb gradients with a minimum bank angle of 25° during the initial turn.

4.2.1.2. Take-off contingency procedures (including one engine inoperative) are the responsibility of the operator / flight crew. With respect to the required performance parameters (minimum climb gradients, speed limitation and bank angle requirement) to restrict turn radii, take-off mass limitation may be required.

4.2.1.3. The operator is responsible to ensure that all flight crews familiarise themselves with and/or train the departure procedures and all associated contingency procedures appropriately.

4.2.2. Low Performance Routing

4.2.2.1. Operators unable to comply with SID "_B/V" performance parameters shall inform TWR / Delivery upon Clearance Request.

4.2.2.2. Flights planned via DETSA, RTT, TRAUN, TITIG will be cleared via the "Visual" RNAV SID TRAUN_X; thereafter expect a "DCT" routing or "Radar Vectoring".

4.2.2.3. Flights planned via INROM, NEMAL, VERDA will be cleared via the "Visual" RNAV SID INROM_X; thereafter expect a "DCT" routing or "Radar Vectoring".

4.2.2.4. Flights planned to / via SBG VOR (normally IFR Trainings Flights): expect SID INROM, after INROM DCT SBG

4.3. RNAV SID RWY 15 - VERDA 1 X/Y Remark

Due to the mountainous environment, operators are encouraged to thoroughly review applicable contingency procedures.

5. RNAV (RNP) SID RWY 15 – Procedure guidelines (authorization required)

for the application to the Austrian Civil Aviation Authority (refers to the procedure on chart!)

5.1. Purpose and scope

5.1.1. This RNAV (RNP) SID procedure is based on ICAO Doc 9905 design methodology for approaches, since no RNP AR criteria for departures are currently available. The procedure offers possible benefits of last generation airborne navigation capabilities for the design of instrument flight procedures in terrain critical environment. ARINC 424 RF coding and navigation capability reduces the size of protected airspace during turn significantly since no wind spiral has to be considered.

Note: To assure availability of GNSS signal operators/pilots shall perform a RAIM check.

A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <https://augur.eurocontrol.int>

5.2. Procedure characteristics

Minimum procedure design gradient: 7,0% (425 FT/NM).

Protected airspace is based on 2x RNP (e.g. 0,6 NM for RNP 0.3).

The use of ARINC Path Terminators for the coding of the procedure must be limited to the following leg types: IF, TF, RF, HM, with the exception of CF for the first leg of the departure.

This procedure requires special authorization by Austro Control. This authorization does not relieve the operator/pilot to obtain an approval/acceptance from the competent national aviation authority of the state of the operator/pilot.

5.3. Equipment requirements

5.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better ($\leq 0.3\text{NM}$)

5.3.2. Dual GNSS and at least one IRS or equivalent
DME/DME or VOR/DME or LOC update not authorized

5.3.3. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS as amended

5.4. Flight Operations

5.4.1. The applicable regulations linked to a Specific Approval for RNP AR APCH may be found in EASA Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012). The applicable AMC/GM material within Part-ARO and Part-SPA.

5.5. Application

5.5.1. Only operators/pilots of multi-engine aircraft shall apply for such permission.

5.5.2. The application shall contain:

- Air Operator Certificate (AOC)
- aircraft type
- FMS type and certification
- instrument approach and landing chart
- flight crew training documentation for normal and non normal operation including documentation changes (FCOM, AFM, etc.)
- Data file with ARINC 424 coding of the procedure
- Safety analysis in regard to accuracy, integrity, continuity and availability for normal and non normal operations
- a copy of the letter of approval to conduct RNP AR operations granted by their national aviation authority

5.5.3. The relevant data shall be submitted in a listed form together with copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual and - if relevant - other certified data.

5.5.4. Applications shall be conveyed at least six weeks prior to the intended operations.

Note: Details for approval shall be obtained by special.procedures@austrocontrol.at

5.5.5. Operators shall address their application to:

5.5.5.1. Contact:
Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2 MAP 9-1

6. ILS or LOC PROCEDURE RWY 15 - Guidelines for LOWER DA (DH)

6.1. Purpose and scope

6.1.1. As this ILS CAT I approach procedure contains a NON-ICAO-STANDARD missed approach (higher than normal missed approach climb gradients and smaller turning radii), specific familiarization of the flight crew is required. Special authorization by Austro Control is not necessary but the corresponding documentation about landing mass restrictions due to required performance limitations for the corresponding aircraft type needs to be carried on board in a listed form which allows simple use.

6.2. Missed approach requirements

6.2.1. It is necessary to achieve the following climb gradients in straight missed approach and during missed approach turn with respect to the required bank angle and the applicable DA (DH).

| DA (DH) | STRAIGHT MISSED APPROACH ONE ENGINE OUT | MISSED APPROACH CLIMB IN TURN ONE ENGINE OUT | MAX IAS IN TURN | AVERAGE BANK ANGLE |
|------------------|--|---|-----------------|--------------------|
| 1611 FT (200 FT) | 4,1 % | 3,6 % | 125 KIAS | 15° |
| | 4,4 % | 3,4 % | 146 KIAS | 20° |
| | 4,7 % | 3,2 % | 165 KIAS | 25° |
| 1661 FT (250 FT) | 3,7 % | 3,2 % | 125 KIAS | 15° |
| | 4,0 % | 3,0 % | 146 KIAS | 20° |
| | 4,2 % | 2,7 % | 165 KIAS | 25° |
| 1711 FT (300 FT) | 3,4 % | 2,9 % | 125 KIAS | 15° |
| | 3,6 % | 2,6 % | 146 KIAS | 20° |
| | 3,8 % | 2,3 % | 165 KIAS | 25° |
| 1811 FT (400 FT) | 2,7 % | 2,2 % | 125 KIAS | 15° |
| | 3,0 % | 2,0 % | 146 KIAS | 20° |
| | 3,2 % | 1,7 % | 165 KIAS | 25° |
| 1911 FT (500 FT) | 2,5 % | 2,0 % | 125 KIAS | 15° |
| | 2,5 % | 1,5 % | 146 KIAS | 20° |
| | 2,7 % | 1,2 % | 165 KIAS | 25° |

6.2.2. Due to limited airspace available (for the turning manoeuvre) operators are informed that normally a bank angle of more than 15° is necessary in order to remain within protected airspace. The required climb gradient and the maximum turning radius of 1780 M (based on bank angle and MAX speed as stated above) shall be achieved with all engines operating and one engine inoperative in approach climb configuration at the pressure altitude of 2000 FT MSL (straight) and 2500 FT MSL (during turn) and for the actual OAT. Anti-Ice ON-corrections are to be considered according the applicable AFM.

6.2.3. Radio altimeter and AP/FD coupled approach is recommended.

6.2.4. It is the responsibility of the operator to ensure they have the relevant information and provide it to the flight crew in order to support this operation (either by company means or via an aeronautical database provider)!

Remark: See chart LOWS AD 2 MAP 13-1-1

7. SPECIAL ILS CAT II & III PROCEDURE RWY 15 - Guidelines

for the application to Austro Control GmbH (refers to the procedure on chart!)

7.1. Purpose and scope

7.1.1. As this ILS CAT II & III approach procedure contains a NON-ICAO-STANDARD missed approach segment - (limited radius of turn and higher than normal missed approach climb gradients) - special authorization by Austro Control GmbH is required for each operator and aircraft type.

7.1.2. This is to prove the performance of the aeroplane to cover both critical cases, i.e.:

7.1.2.1. to have sufficient climb capability during a critical engine-out missed approach followed by a turn, and

7.1.2.2. to limit the turn radius in case of missed approach (go-around).

7.2. Missed approach requirements

7.2.1. For a DH of 50 FT it is necessary to prove a straight climb gradient of 5,9% at 2000 FT MSL as well as 4,5% during turn (with 25° bank angle and K165-) for the critical engine-out climb capability at 2500 FT MSL in the approach climb configuration (where applicable) under the following conditions:

- at ISA + 10°C (i.e. OAT + 20° C at 2500 FT MSL),
- at ISA - 10°C (i.e. OAT 0° C at 2500 FT MSL)

and the ANTI-ICE equipment ON.

Note: A reduction of the landing weight may become necessary to achieve the above parameters.

7.2.2. Staggered DHs based on different landing mass, tailored bank angle and climb gradient are available upon request.

7.2.3. A missed approach turning area according to ICAO Doc 8168 PANS-OPS Volume II is provided and the maximum turning radius must not exceed 1780 M (5840 FT) in any case (both, all-engines-operative as well as one-engine-inoperative). Due to limited airspace available (for the turning manoeuvre) operators are informed that normally a bank-angle of more than 15° - even in case of an one-engine-inoperative missed approach - is necessary in order to remain within protected airspace.

It is the operators responsibility to ensure that the manoeuvre is covered by the Flight Operation Manual or specifically certified by the competent national aviation authority.

7.3. Application

7.3.1. Multi-engine aircraft operators only are eligible for this permission.

7.3.2. Operators seeking permission shall demonstrate their capability to perform CAT II/III and associated missed approach procedures to Austro Control GmbH on an Flight Simulation Training Devices (FSTD). All flight crews must have successfully completed simulator training prior to conducting the specific CAT II/III approach operation at LOWS RWY 15.

7.3.3. The application shall contain:

- Air Operator Certificate (AOC)
- aircraft and engine type
- MLW / MLM based on performance calculation
- minimum autopilot cut out height or autoland capability
- flight crew training documentation
- instrument approach and landing chart (IAL)

7.3.4. The following missed approach performance data are required for an altitude of 2000 FT MSL (straight) and 2500 FT MSL (during turn):

7.3.4.1. all-engines climb gradient:

- IAS
- bank-angle applied at
 - ISA + 10°C (i.e. OAT + 20°C),
 - ISA - 10°C (i.e. OAT 0°C)

and ANTI-ICE equipment ON

7.3.4.2. one engine inoperative climb gradient:

- IAS
 - bank-angle applied at
 - ISA + 10°C (i.e. OAT + 20°C),
 - ISA - 10°C (i.e. OAT 0°C)
- and ANTI-ICE equipment ON**

7.3.5. The relevant performance data shall be submitted in a listed form together with copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual or Performance Manual.

7.3.6. Applications shall be conveyed at least six weeks prior to the intended operations.

7.3.7. Operators shall address their application to:

7.3.7.1. Contact:

Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2 MAP 13-1-3

8. RNP VISUAL V RWY 33 PROCEDURE

8.1. General

This RNP procedure with visual part is implemented for noise abatement reasons and environment protection apart from the operational benefits.

Therefore and whenever meteorological conditions and aircraft performance permit, operators are encouraged to support the use of this procedure.

The nominal track is based on a 3° VPA from WS834 (FAF) to touchdown. After WS835 (MAPt) the procedure is continued as a visual segment.

The turn inside this visual segment may also be coded as RF leg (see LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1A).

RF capability is not a requirement to fly this procedure, but operators may use this RF coding to obtain an accurate turn during the visual segment.

In case of a coded visual segment, the published missed approach procedure remains valid and any coded or non-coded discontinuation of the approach after WS835 (published MAPt) is to be considered a balked landing procedure of the operator for which no PANS-OPS obstacle clearance is guaranteed.

Visual reference to terrain with minimum visibility 5 KM and ceiling 2600 FT AAL or above is required not later than WS835 (MAPt), prior to continuing with the visual segment of the procedure.

For further information or assistance contact the Instrument Flight Procedure Team at the following email address: atm_ifp@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1 and LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1A

9. RNP Z RWY 33 (AR) – Procedure guidelines (authorization required)

for the application to the Austrian Civil Aviation Authority (refers to the procedure on chart!)

9.1. Purpose and scope

9.1.1. This RNP AR procedure is based on ICAO Doc 9905. The procedure offers possible benefits of last generation airborne navigation capabilities for the design of instrument flight procedures in terrain critical environment. ARINC 424 RF coding and navigation capability reduces the size of protected airspace during turn significantly since no wind spiral has to be considered.

Note: To assure availability of GNSS signal operators/pilots shall perform a RAIM check.
A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <https://augur.eurocontrol.int>

9.2. Procedure characteristics

Nominal descent angle from FAP: 3,6° (6,3%).

Protected airspace is based on 2x RNP (e.g. 0,6 NM for RNP 0.3).

Protected airspace during RF Leg in accordance with ICAO Doc 9905.

The use of ARINC Path Terminators for the coding of the procedure must be limited to the following leg types: IF, TF, RF, HM.

ARINC 424 coding of the procedure for the transition from WS806 to WS805, WS804 to WS803 and WS801 to WS800 must be RF.

The required minimum missed approach climb gradient is 2,5% (ICAO PANS-OPS Standard).

This procedure requires special authorization by Austro Control. This authorization does not relieve the operator/pilot to obtain an approval/acceptance from the competent national aviation authority of the state of the operator/pilot.

9.3. Equipment requirements

9.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better ($\leq 0.3\text{NM}$)

9.3.2. Dual GNSS and at least one IRU or equivalent
DME/DME or VOR/DME or LOC update not authorized

9.3.3. FMS must be capable to perform ARINC 424 RF Path Terminator

9.3.4. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS as amended

9.4. Flight Operations

9.4.1. The applicable regulations linked to a Specific Approval for RNP AR APCH may be found in EASA Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012). The applicable AMC/GM material within Part-ARO and Part-SPA

9.5. Application

9.5.1. Only operators/pilots of multi-engine aircraft shall apply for such permission.

9.5.2. The application shall contain:

- Air Operator Certificate (AOC)
- aircraft type
- FMS type and certification
- instrument approach and landing chart
- flight crew training documentation for normal and non normal operation including documentation changes (FCOM, AFM, etc.)
- Data file with ARINC 424 coding of the procedure
- Safety analysis in regard to accuracy, integrity, continuity and availability for normal and non normal operations
- a copy of the letter of approval to conduct RNP AR operations granted by their national aviation authority

9.5.3. The relevant data shall be submitted in a listed form together with copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual and - if relevant - other certified data.

9.5.4. Applications shall be conveyed at least six weeks prior to the intended operations.

Note: Details for approval shall be obtained by special.procedures@austrocontrol.at

9.5.5. Operators shall address their application to:

9.5.5.1. Contact:
Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1

10. RNP Y RWY 33 (AR) – Procedure guidelines (authorization required)

for the application to the Austrian Civil Aviation Authority (refers to the procedure on chart!)

10.1. Purpose and scope

10.1.1. This RNP AR procedure is based on ICAO Doc 9905. The procedure offers possible benefits of last generation airborne navigation capabilities for the design of instrument flight procedures in terrain critical environment. ARINC 424 RF coding and navigation capability reduces the size of protected airspace during turn significantly since no wind spiral has to be considered.

Note: To assure availability of GNSS signal operators/pilots shall perform a RAIM check.

A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <https://augur.eurocontrol.int>

10.2. Procedure characteristics

Nominal descent angle from FAP: 3,0° (5,2%).

Protected airspace is based on 2x RNP (e.g. 0,6 NM for RNP 0.3).

Protected airspace during RF Leg in accordance with ICAO Doc 9905.

The use of ARINC Path Terminators for the coding of the procedure must be limited to the following leg types: IF, TF, RF, HM.

ARINC 424 coding of the procedure for the transition from WS836 to WS837 must be RF.

The required minimum missed approach climb gradient is 2,5% (ICAO PANS-OPS Standard).

This procedure requires special authorization by Austro Control. This authorization does not relieve the operator/pilot to obtain an approval/acceptance from the competent national aviation authority of the state of the operator/pilot.

10.3. Equipment requirements

10.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better ($\leq 0.3\text{NM}$)

10.3.2. Dual GNSS and at least one IRU or equivalent
DME/DME or VOR/DME or LOC update not authorized

10.3.3. FMS must be capable to perform ARINC 424 RF Path Terminator

10.3.4. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS as amended

10.4. Flight Operations

10.4.1. The applicable regulations linked to a Specific Approval for RNP AR APCH may be found in EASA Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012). The applicable AMC/GM material within Part-ARO and Part-SPA.

10.5. Application

10.5.1. Only operators/pilots of multi-engine aircraft shall apply for such permission.

- 10.5.2. The application shall contain:
- Air Operator Certificate (AOC)
 - aircraft type
 - FMS type and certification
 - instrument approach and landing chart
 - flight crew training documentation for normal and non normal operation including documentation changes (FCOM, AFM, etc.)
 - Data file with ARINC 424 coding of the procedure
 - Safety analysis in regard to accuracy, integrity, continuity and availability for normal and non normal operations
 - a copy of the letter of approval to conduct RNP AR operations granted by their national aviation authority
- 10.5.3. The relevant data shall be submitted in a listed form together with copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual and - if relevant - other certified data.
- 10.5.4. Applications shall be conveyed at least six weeks prior to the intended operations.

Note: Details for approval shall be obtained by special.procedures@austrocontrol.at

10.5.5. Operators shall address their application to:

10.5.5.1. Contact:
Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2

11. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT (LOW VISIBILITY)

11.1. Einleitung

11.1.1. ATC trifft Sicherheitsvorkehrungen und wendet Verfahren für den Flugbetrieb bei geringer Sicht an, die ab bestimmten Wetterbedingungen in Kraft treten. Diese Verfahren dienen zum Schutz von Luftfahrzeugen, die bei geringer Sicht an- u. abfliegen und um Störungen der ILS-Signale zu vermeiden (siehe AD 1.1, Punkt 3).

11.1.2. Die Salzburg Verfahren bei geringer Sicht treten in Kraft sobald die Wetterkriterien Werte erreichen, die eine erfolgreiche Durchführung eines „Standard“ ILS CAT I RWY 15 Anfluges ungewiß oder sogar unmöglich machen. Ein Vermeiden von Störungen der ILS-Signale erfolgt normalerweise durch das Anwenden entsprechender Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

11. LOW VISIBILITY PROCEDURES

11.1. Introduction

11.1.1. ATC applies special safeguards and procedures for low visibility operations that will become effective in relation to specified weather conditions. These procedures are intended to provide protection for aircraft operating in low visibility and to avoid disturbances to the ILS signals (see AD 1.1, item 3).

11.1.2. Salzburg Low Visibility Procedures (LVP) will start as soon as weather criteria are reaching values which will make the successful execution of a 'Standard' ILS CAT I RWY 15 approach doubtful or even impossible. Avoidance of disturbances to the ILS signals are normally achieved by providing appropriate spacing between aircraft on final approach.

| | |
|---|---|
| INKRAFTTRETEN | Über Funk oder ATIS: „LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION“ |
| ACTIVATION | Via RTF or ATIS: 'LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION' |
| ANWENDUNG | Bodensicht < 1500 M und/oder Hauptwolkenuntergrenze < 600 FT |
| APPLICATION | Visibility < 1500 M and/or Ceiling < 600 FT |
| SCHUTZ DER „OFZ“ UND DER „LOC-SENSITIVE AREA“ | Wird durch ATC sichergestellt (AD 1.1, Punkt 3) |
| PROTECTION OF OFZ AND LOC-SENSITIVE AREA | Is ensured by ATC (AD 1.1, item 3) |

| | |
|-----------------------------------|---|
| RADARKURSFÜHRUNG | Anfliegende Luftfahrzeuge werden so geführt, dass ein „INTERCEPT“ des ILS spätestens bei 10 NM vor der Pistenschwelle sichergestellt ist. |
| RADAR VECTORING | Arriving aircraft are vectored so as to ensure an intercept of the ILS at least 10 NM from threshold. |
| ANFLUGFREIGABE | ATC erteilt eine Freigabe für einen „ILS approach“, gleichgültig welche Kategorie geflogen wird. |
| CLEARANCE FOR APPROACH | ATC issues a clearance for 'ILS approach' regardless of category flown. |
| WETTERINFORMATIONEN | Für CAT II/III Anflüge: Mit der Anflugfreigabe werden der Bodenwind (Richtung und Geschwindigkeit) und die aktuellen RVR-Werte übermittelt; vor der Position D-5,1 OES wird der aktuelle RVR-Wert nochmals übermittelt. |
| METEOROLOGICAL INFORMATION | For CAT II/III Approaches: Together with the approach clearance the surface wind (direction and velocity) and the actual RVR values will be transmitted; prior overflying position D-5,1 OES RVR values will be transmitted additionally. |
| LANDEFREIGABE | Wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegendes Luftfahrzeug 2 NM von der Pistenschwelle entfernt ist; in Ausnahmefällen kann die Erteilung bis zu einer Entfernung von 1 NM verzögert werden; Piloten werden entsprechend informiert. |
| CLEARANCE TO LAND | Transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold; in exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly. |
| MELDUNGEN VON PILOTEN | „RUNWAY VACATED“ durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkodierten Rollbahnmittelfeuer verlassen hat („sensitive area vacated“). |
| REPORTS BY PILOTS | 'RUNWAY VACATED' by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated). |
| AUSSERKRAFTTRETEN | Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS Aufsprache. |
| DEACTIVATION | Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission. |

11.2. Start bei geringer Sicht

11.2.1. Ein Start bei geringer Sicht ist dann gegeben, wenn die Pistensichtweite (RVR) weniger als 550 M beträgt.

11.3. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

11.3.1. Während des Anfluges werden unverzüglich nach dem Auftreten folgende Informationen übermittelt, falls notwendig, zusammen mit einem Rückstufen der Anflugkategorie:

| AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES | RÜCKSTUFUNG |
|---|-------------|
| MESSANLAGE FÜR DIE PISTENSICHT oder Ausfall der Anzeigen / Messstrecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil | CAT I |
| NOTSTROMANLAGE für das Flugplatzbefeuerungssystem | CAT I |
| LOC außerhalb der CAT II / III Toleranz | CAT I |
| LOC “Sensitive area“ NICHT FREI | CAT I |
| ILS-KONTROLLMONITORE bei ATC | CAT I |
| WINDINFORMATION nicht verfügbar | CAT I |
| FERNFELDMONITORS | CAT II |
| LOC-RESERVESENDERS | CAT I* |

11.2. Low visibility take-off

11.2.1. A low visibility take-off is given when the Runway Visual Range (RVR) is less than 550 M.

11.3. Information regarding malfunction and downgrading of the approach procedure

11.3.1. During approach, immediately after occurrence the following information will be relayed, if necessary, together with a downgrading of the approach category:

| FAILURE OR LACK OF | DOWNGRADING |
|---|-------------|
| RVR ASSESSMENT SYSTEM or failure of display / transmissometer of both TOUCHDOWN and MIDPOINT | CAT I |
| SECONDARY POWER SUPPLY for the aerodrome lighting system | CAT I |
| LOC out of CAT II / III tolerance | CAT I |
| LOC Sensitive area NOT VACATED | CAT I |
| ATC-ILS MONITORING DEVICE | CAT I |
| WIND INFORMATION not available | CAT I |
| FARFIELD MONITOR | CAT II |
| LOC-STANDBY TRANSMITTER | CAT I* |

| AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES | RÜCKSTUFUNG |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| DME 15 OES-RESERVESENDERS | Keine ILS Anflugfreigabe |
| L SI-RESERVESENDERS | CAT I* |
| Teilen des ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS | no effect |
| ROLLHALTBEFEUERUNG | no effect |

Anmerkung: * Wenn Sicht < 1500 M oder Hauptwolkenuntergrenze < 600 FT („No Special VFR“) keine Freigabe für ILS Anflugverfahren.

11.3.2. Eine Änderung in der betrieblichen Verwendbarkeit, verursacht durch einen Ausfall, der voraussichtlich länger als eine Stunde dauern wird, wird mittels NOTAM verlautbart. Kürzer andauernde Ausfälle werden von ATC über ATIS und/oder RTF übermittelt.

LOWS AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Bei vorherrschenden Windverhältnissen mit Windgeschwindigkeiten von 6 KT oder weniger haben Jets der Type B757 oder mit einer Wirbelschleppenkategorie SCHWER mit Piste 15 für den Anflug und die Landung zu rechnen.
Ausnahmen nur aus betrieblichen Gründen.
2. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren
Koordinaten in Klammern sind nur zur Referenz angeführt.

| FAILURE OR LACK OF | DOWNGRADING |
|--|---------------------------------------|
| DME 15 OES-STANDBY TRANSMITTER | NO clearance for any ILS procedure |
| L SI-STANDBY TRANSMITTER | CAT I* |
| Elements of the APPROACH LIGHTING SYSTEM | no effect |
| STOPBAR LIGHTS | no effect |

Remark: * When visibility < 1500 M or ceiling < 600 FT ("No Special VFR") no clearance for any ILS procedure.

11.3.2. A change in operational status, if caused by a failure expected to last more than one hour, will be promulgated by NOTAM.
Pilots will be notified of shorter term deficiencies by ATC (ATIS and/or RTF).

LOWS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. During wind conditions with wind speed of 6 KT or less jet aircraft of aircraft type B757 or with wake turbulence category HEAVY have to expect runway 15 for approach and landing.

Exceptions for operational reasons only.
2. Designated points - Instrument flight procedures
Coordinates in brackets are for reference only.

| DESIGNATOR | POSITION | PROCEDURE |
|------------|---|------------------------------|
| ACHET | R-175 SBG / D-2.1 SBG (LOC OES / D-10.9 OES) (47 58 00.61N 012 53 37.95E) | IAP RWY 15 |
| BADIT | 48 09 52.00N 012 50 04.00E | STAR |
| DETSA | 46 48 09.00N 012 16 52.00E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| ETROK | 47 32 27.17N 013 22 51.17E | IAP RWY 33 |
| INROM | 48 00 46.19N 013 11 26.25E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| KONUG | 47 23 06.07N 013 10 04.66E | IAP RWY 33 |
| MATIG | 48 03 30.93N 013 32 29.38E | STAR |
| NEMAL | 47 55 05.00N 013 29 54.00E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| NUBRA | 47 44 35.05N 013 56 16.49E | STAR |
| RASTA | 47 29 43.54N 013 22 52.92E | STAR |
| RW15 | 47 48 11.32N 012 59 51.89E | IAP RWY 15 |
| RW33 | 47 47 02.57N 013 00 35.34E | IAP RWY 33 |
| TITIG | 48 03 31.56N 012 33 33.54E | SID RWY 15, SID RWY 33, STAR |
| TRAUN | 47 58 29.00N 012 35 15.00E | SID RWY 15, SID RWY 33, STAR |
| UNKEN | 47 49 18.42N 012 36 03.59E | STAR |
| VERDA | 47 32 00.00N 013 20 00.00E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS501 | 47 48 05.62N 013 42 23.62E | STAR |

| DESIGNATOR | POSITION | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------------|
| WS502 | 47 52 57.58N 013 22 54.47E | STAR |
| WS503 | 47 55 42.93N 013 11 44.75E | STAR |
| WS504 | 47 38 22.72N 013 14 36.94E | STAR |
| WS505 | 47 50 06.75N 013 03 19.05E | STAR |
| WS506 | 47 56 46.39N 012 48 05.24E | STAR |
| WS507 | 47 59 37.30N 012 47 39.77E | STAR |
| WS508 | 48 01 08.23N 012 47 47.45E | STAR |
| WS610 | 47 49 23.04N 012 59 06.53E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS616 | 47 54 56.02N 012 44 43.86E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS617 | 47 52 17.26N 012 40 16.38E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS619 | 47 52 59.26N 012 49 54.29E | SID RWY 33 |
| WS626 | 47 55 47.43N 013 05 52.91E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS627 | 47 55 34.85N 013 13 18.61E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS628 | 47 43 02.48N 013 04 34.69E | SID RWY 15 |
| WS629 | 47 41 04.90N 013 06 08.16E | SID RWY 15 |
| WS630 | 47 36 35.00N 013 09 22.00E | SID RWY 15 |
| WS643 | 47 45 46.28N 013 01 45.99E | SID RWY 15 |
| WS644 | 47 49 33.16N 013 02 49.42E | SID RWY 15 |
| WS645 | 47 52 23.71N 013 01 24.43E | SID RWY 15 |
| WS800 | 47 45 39.81N 013 01 27.60E | IAP RWY 33 |
| WS801 | 47 44 55.14N 013 02 21.70E | IAP RWY 33 |
| WS802 | 47 44 31.87N 013 03 11.74E | IAP RWY 33 |
| WS803 | 47 43 50.81N 013 05 08.18E | IAP RWY 33 |
| WS804 | 47 42 21.95N 013 07 02.79E | IAP RWY 33 |
| WS805 | 47 38 50.16N 013 08 54.96E | IAP RWY 33 |
| WS806 | 47 35 09.18N 013 13 19.96E | IAP RWY 33 |
| WS807 | 47 36 11.40N 013 09 39.49E | IAP RWY 33 |
| WS808 | 47 32 34.56N 013 10 18.56E | IAP RWY 33 |
| WS809 | 47 31 05.81N 013 09 49.73E | IAP RWY 33 |
| WS810 | 47 28 19.58N 013 09 54.91E | IAP RWY 33 |
| WS811 | 47 25 42.82N 013 09 59.79E | IAP RWY 33 |
| WS813 | 47 57 56.96N 012 45 34.51E | IAP RWY 15 |
| WS814 | 48 01 52.57N 012 59 16.35E | IAP RWY 15 |
| WS815 | 47 59 54.97N 012 52 25.17E | IAP RWY 15 |
| WS816 | 47 55 30.24N 012 55 13.67E | IAP RWY 15 |
| WS817 | 47 51 37.70N 012 57 41.28E | IAP RWY 15 |
| WS818 | 47 46 34.70N 013 00 52.94E | IAP RWY 15 |
| WS820 | 47 46 20.41N 013 03 48.99E | IAP RWY 33 |

| DESIGNATOR | POSITION | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------|
| WS821 | 47 41 27.34N 013 03 17.04E | IAP RWY 33 |
| WS822 | 47 39 45.81N 013 16 11.01E | IAP RWY 33 |
| WS823 | 47 57 04.79N 012 54 13.55E | IAP RWY 33 |
| WS831 | 47 59 28.01N 012 53 25.19E | IAP RWY 33 |
| WS832 | 48 01 21.80N 013 07 07.80E | IAP RWY 33, STAR |
| WS833 | 47 58 44.65N 013 00 47.22E | IAP RWY 33 |
| WS834 | 47 52 40.41N 013 02 38.87E | IAP RWY 33 |
| WS835 | 47 49 32.39N 013 03 36.26E | IAP RWY 33 |
| WS836 | 47 46 25.49N 013 04 33.25E | IAP RWY 33 |
| WS837 | 47 45 45.56N 013 01 23.97E | IAP RWY 33 |
| WS838 | 47 46 11.96N 013 02 55.61E | IAP RWY 33 |

3. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

3. Coordinates of VFR reporting points

| BEZEICHNUNG DESIGNATOR | KENNUNG IDENT | KOORDINATEN COORDINATES | BEZEICHNUNG DESIGNATOR | KENNUNG IDENT | KOORDINATEN COORDINATES |
|---------------------------|------------------|----------------------------|---------------------------|------------------|----------------------------|
| ADNET | AD | 47 41 21N 013 07 25E | PASS LUEG | PL | 47 34 31N 013 11 43E |
| AINRING | AI | 47 49 27N 012 56 41E | SEEKIRCHEN | SK | 47 53 16N 013 07 52E |
| EUGENDORF | EU | 47 51 25N 013 07 34E | SIERRA | S | 47 43 50N 013 04 45E |
| GLASENBACH | GB | 47 46 15N 013 04 40E | STRASSWALCHEN | SW | 47 58 56N 013 16 25E |
| GRABENSEE | GS | 48 00 09N 013 04 33E | TACHINGER SEE | TS | 48 00 09N 012 44 38E |
| GRÖDIG | GR | 47 44 24N 013 03 12E | TEISENDORF | TD | 47 51 15N 012 48 40E |
| HALLEIN | HA | 47 41 10N 013 05 55E | VOGLAU | VO | 47 35 46N 013 18 53E |
| LENGAU | LE | 48 00 09N 013 15 55E | WHISKEY | W | 47 46 17N 012 56 05E |
| MARIA PLAIN | MP | 47 50 26N 013 02 23E | | | |

LOWS AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKAR-
TEN

LOWS AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERO-
DROME

| ART DER KARTE | SEITE PAGE | TYPE OF CHART |
|--|-------------------|--|
| Flugplatzkarte - ICAO | LOWS AD 2 MAP 1-1 | Aerodrome Chart - ICAO |
| Luftfahrzeugabstellkarte - ICAO | LOWS AD 2 MAP 2-1 | Aircraft Parking Chart - ICAO |
| Flugplatzbodenbewegungskarte - Rolleinschränkungen | LOWS AD 2 MAP 3-2 | Aerodrome Ground Movement Chart - Taxi Restrictions |
| Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 15/33) | LOWS AD 2 MAP 4-1 | Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 15/33) |
| Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ B | LOWS AD 2 MAP 5-1 | Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B |
| Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 7-1 | Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 15) |
| Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 9-1 | Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 15) |
| Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 33) | LOWS AD 2 MAP 9-2 | Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 33) |

| ART DER KARTE | SEITE PAGE | TYPE OF CHART |
|--|------------------------|--|
| Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO | LOWS AD 2 MAP 11-1 | Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO |
| Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO | LOWS AD 2 MAP 12-1 | ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 13-1-1 | Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 15) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 13-1-3 | Instrument Approach Chart - ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP X RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1 | Instrument Approach Chart - ICAO (RNP X RWY 15) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP E RWY 15 (LPV only)) | LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2 | Instrument Approach Chart - ICAO (RNP E RWY 15 (LPV only)) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP VISUAL V RWY 33) | LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1 | Instrument Approach Chart - ICAO (RNP VISUAL V RWY 33) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 33 (AR)) | LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1 | Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 33 (AR)) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Y RWY 33 (AR)) | LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2 | Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Y RWY 33 (AR)) |
| Circling Chart - Circling RWY 33 | LOWS AD 2 MAP 14-1 | Circling Chart - Circling RWY 33 |
| Sichtflugkarte SALZBURG | LOWS AD 2 MAP 14-2 | Chart for VFR flights SALZBURG |

LOWS AD 2.25 “VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION”

LOWS AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

| RWY 15 | | |
|---------------------------------|----------------|-------------------------|
| Instrument Flight Procedure | Line of Minima | Approach Speed Category |
| NOT APPLICABLE / NO PENETRATION | | |

| RWY 33 | | |
|-----------------------------|----------------|-------------------------|
| Instrument Flight Procedure | Line of Minima | Approach Speed Category |
| RNP Y RWY 33 (AR) | RNP 0.30 | CAT A/B/C/D |