REPUBLIK ÖSTERREICH

AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

Phone: +43 5 1703/3211
Telefax: +43 5 1703/2056
AFTN: LOWWYNYX
e-mail: nof@austrocontrol.at

REPUBLIC OF AUSTRIA

AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

AIP AMDT 335
27 DEC 2024

Inhalt:

- AD 1.1 Flugplatz/Hubschrauberlandeplatz Verfügbarkeit und Benützungsbedingungen
- Flughafen GRAZ:
  - Flugplatzkarte - ICAO,
  - Sichtflugkarte.
- Flugplatz DOBERSBERG (LOAB): Flugplatzkarte

Contents:

- AD 1.1 Aerodrome/heliport availability and conditions of use
- GRAZ airport:
  - Aerodrome Chart - ICAO,
  - Chart for VFR flights
- DOBERSBERG (LOAB) aerodrome: Aerodrome Chart

1. Beiliegende Blätter sind **einzufügen** bzw. **auszutauschen**:

1. **Insert** the attached replacement pages:

Band 1 / Volume 1

GEN 0.2-9/GEN 0.2-10,

GEN 0.4-1/GEN 0.4-2, GEN 0.4-3/GEN 0.4-4, GEN 0.4-5/GEN 0.4-6, GEN 0.4-7/GEN 0.4-8,
GEN 0.4-9/GEN 0.4-10, GEN 0.4-11/GEN 0.4-12,

GEN 1.2-7/GEN 1.2-8,

GEN 1.6-1/GEN 1.6-2, GEN 1.6-3/GEN 1.6-4,

GEN 3.3-15/GEN 3.3-16, GEN 3.3-17/GEN 3.3-18,

ENR 1.1-17/ENR 1.1-18,

ENR 1.5-1/ENR 1.5-2, ENR 1.5-3,

Band 2 / Volume 2

AD 0.1-1/AD 0.1-2, AD 0.1-3/*AD 0.1-4*, AD 0.1-7/AD 0.1-8, AD 0.1-9/AD 0.1-10,
AD 0.1-11/AD 0.1-12, *AD 0.1-15*/AD 0.1-16,

AD 1.1-1/AD 1.1-2, AD 1.1-3/AD 1.1-4, AD 1.1-5/AD 1.1-6, AD 1.1-7/AD 1.1-8,

AD 1.4-1/*AD 1.4-2*,

LOWG AD 2-5/LOWG AD 2-6, *LOWG AD 2-17*/LOWG AD 2-18, LOWG AD 2-19/LOWG AD 2-20,
LOWG AD 2-21/LOWG AD 2-22, LOWG AD 2-23/LOWG AD 2-24, LOWG AD 2-25/LOWG AD 2-26,
LOWG AD 2-27/LOWG AD 2-28, LOWG AD 2-29/*LOWG AD 2-30*,
LOWG AD 2 MAP 1-1, LOWG AD 2 MAP 14-2,

LOWI AD 2-5/LOWI AD 2-6, LOWI AD 2-7/LOWI AD 2-8, LOWI AD 2-15/LOWI AD 2-16,
LOWI AD 2-17/LOWI AD 2-18, LOWI AD 2-19/LOWI AD 2-20, LOWI AD 2-21/LOWI AD 2-22,
LOWI AD 2-23/LOWI AD 2-24, LOWI AD 2-25/LOWI AD 2-26, LOWI AD 2-27/LOWI AD 2-28,
LOWI AD 2-29/LOWI AD 2-30, LOWI AD 2-31/LOWI AD 2-32, LOWI AD 2-33/LOWI AD 2-34,
LOWI AD 2-35,

1. Beiliegende Blätter sind **einzufügen** bzw. **auszutauschen**:

1. **Insert** the attached replacement pages:

Band 2 / Volume 2

LOWK AD 2-5/LOWK AD 2-6, LOWK AD 2-7/*LOWK AD 2-8*, *LOWK AD 2-15*/LOWK AD 2-16, LOWK AD 2-17/LOWK AD 2-18, LOWK AD 2-19/LOWK AD 2-20, LOWK AD 2-21/LOWK AD 2-22, LOWK AD 2-23/LOWK AD 2-24, LOWK AD 2-25/LOWK AD 2-26,

LOWL AD 2-7/LOWL AD 2-8, LOWL AD 2-9/LOWL AD 2-10, LOWL AD 2-11/LOWL AD 2-12, LOWL AD 2-13/LOWL AD 2-14, LOWL AD 2-15/LOWL AD 2-16, LOWL AD 2-17/LOWL AD 2-18, LOWL AD 2-19/LOWL AD 2-20, LOWL AD 2-21/LOWL AD 2-22, LOWL AD 2-23/*LOWL AD 2-24*,

LOWS AD 2-5/LOWS AD 2-6, *LOWS AD 2-19*/LOWS AD 2-20, *LOWS AD 2-21*/LOWS AD 2-22, LOWS AD 2-23/LOWS AD 2-24, LOWS AD 2-25/LOWS AD 2-26, LOWS AD 2-27/LOWS AD 2-28, LOWS AD 2-29/*LOWS AD 2-30*, *LOWS AD 2-39*/LOWS AD 2-40,

LOWW AD 2-7/LOWW AD 2-8, *LOWW AD 2-31*/LOWW AD 2-32, LOWW AD 2-33/*LOWW AD 2-34*, *LOWW AD 2-35*/LOWW AD 2-36, LOWW AD 2-37/LOWW AD 2-38, LOWW AD 2-39/LOWW AD 2-40, LOWW AD 2-41/LOWW AD 2-42, LOWW AD 2-43/LOWW AD 2-44, LOWW AD 2-45/LOWW AD 2-46, LOWW AD 2-47/LOWW AD 2-48, LOWW AD 2-49/LOWW AD 2-50, LOWW AD 2-51/LOWW AD 2-52, LOWW AD 2-53/LOWW AD 2-54, LOWW AD 2-55/LOWW AD 2-56, LOWW AD 2-57/LOWW AD 2-58, LOWW AD 2-59/LOWW AD 2-60, LOWW AD 2-61/LOWW AD 2-62, LOWW AD 2-63/LOWW AD 2-64, LOWW AD 2-65/LOWW AD 2-66, LOWW AD 2-67/LOWW AD 2-68,

LOAB AD 2-1/*LOAB AD 2-2*,
LOAB AD 2 MAP 1-1,

LOIR AD 2-1/*LOIR AD 2-2*,

LOXT 2-11/LOXT 2-12,

LOXZ 2-11/*LOXZ AD 2-12*.

2. Folgende Blätter ist zu **vernichten:**

2. **Destroy** the following pages:

AD 1.1-9/AD 1.1-10	2 DEC 2021/2 DEC 2021,
AD 1.1-11/AD 1.1-12	8 SEP 2022/21 MAR 2024,
AD 1.1-13/AD 1.1-14	25 MAR 2021/28 DEC 2023,
AD 1.1-15/AD 1.1-16	28 JAN 2022/19 APR 2024,
AD 1.1-17/AD 1.1-18	19 JAN 2007/25 MAR 2022,
AD 1.1-19/AD 1.1-20	13 MAR 2009/30 DEC 2022,
AD 1.1-20A/AD 1.1-20B	30 DEC 2022/30 DEC 2022,
AD 1.1-20C/AD 1.1-20D	30 DEC 2022/30 DEC 2022,
AD 1.1-21/AD 1.1-22	2 SEP 1999/25 MAR 2021,
AD 1.1-23/AD 1.1-24	11 DEC 2014/11 DEC 2014,
AD 1.1-25/AD 1.1-26	6 OCT 2023/19 MAY 2023,
AD 1.1-27/AD 1.1-28	11 DEC 2014/14 JUL 2022,
AD 1.1-29/AD 1.1-30	14 JUL 2022/16 DEC 2011,
AD 1.1-31/AD 1.1-32	12 AUG 2022/7 OCT 2022,
AD 1.1-33	1 NOV 2024.

3. Diese Berichtigung beinhaltet Informationen, welche in folgendem NOTAM, welches hiermit aufgehoben ist, enthalten sind:

3. This amendment incorporates information contained in the following NOTAM, which is hereby cancelled:

NOTAM B2352/24.

ENDE

END

AIP AMENDMENT			
Nr.	**Veröffentlichungs-datum** **Publication date**	**Berichtigt am** **Date inserted**	**Berichtigt durch** **Inserted by**
271	31 JAN 2020		
272	28 FEB 2020		
273	27 MAR 2020		
274	24 APR 2020		
275	22 MAY 2020		
276	19 JUN 2020		
277	17 JUL 2020		
278	14 AUG 2020		
279	11 SEP 2020		
280	9 OCT 2020		
281	6 NOV 2020		
282	4 DEC 2020		
283	1 JAN 2021		
284	29 JAN 2021		
285	26 FEB 2021		
286	26 MAR 2021		
287	23 APR 2021		
288	21 MAY 2021		
289	18 JUN 2021		
290	16 JUL 2021		
291	13 AUG 2021		
292	10 SEP 2021		
293	8 OCT 2021		
294	5 NOV 2021		
295	3 DEC 2021		
296	31 DEC 2021		
297	28 JAN 2022		
298	25 FEB 2022		
299	25 MAR 2022		
300	22 APR 2022		
301	20 MAY 2022		
302	17 JUN 2022		
303	15 JUL 2022		
304	12 AUG 2022		

AIRAC AIP AMENDMENT			
Nr.	**Veröffentlichungs-datum** **Publication date**	**Inkrafttretungs-datum** **Effective date**	**Berichtigt durch** **Inserted by**
271	6 APR 2023	18 MAY 2023	
272	4 MAY 2023	15 JUN 2023	
273	1 JUN 2023	13 JUL 2023	
274	27 JUL 2023	7 SEP 2023	
275	24 AUG 2023	5 OCT 2023	
276	21 SEP 2023	2 NOV 2023	
277	19 OCT 2023	30 NOV 2023	
278	16 NOV 2023	28 DEC 2023	
279	14 DEC 2023	25 JAN 2024	
280	11 JAN 2024	22 FEB 2024	
281	8 FEB 2024	21 MAR 2024	
282	7 MAR 2024	18 APR 2024	
283	4 APR 2024	16 MAY 2024	
284	2 MAY 2024	13 JUN 2024	
285	30 MAY 2024	11 JUL 2024	
286	27 JUN 2024	8 AUG 2024	
287	25 JUL 2024	5 SEP 2024	
288	22 AUG 2024	3 OCT 2024	
289	19 SEP 2024	31 OCT 2024	
290	17 OCT 2024	28 NOV 2024	
291	14 NOV 2024	26 DEC 2024	
292	12 DEC 2024	23 JAN 2025	
293			
294			
295			
296			
297			
298			
299			
300			
301			
302			
303			
304			

AIP AMENDMENT			
Nr.	**Veröffentlichungs-datum** **Publication date**	**Berichtigt am** **Date inserted**	**Berichtigt durch** **Inserted by**
305	9 SEP 2022		
306	7 OCT 2022		
307	4 NOV 2022		
308	2 DEC 2022		
309	30 DEC 2022		
310	27 JAN 2023		
311	24 FEB 2023		
312	24 MAR 2023		
313	21 APR 2023		
314	19 MAY 2023		
315	16 JUN 2023		
316	14 JUL 2023		
317	11 AUG 2023		
318	8 SEP 2023		
319	6 OCT 2023		
320	3 NOV 2023		
321	1 DEC 2023		
322	29 DEC 2023		
323	26 JAN 2024		
324	23 FEB 2024		
325	22 MAR 2024		
326	19 APR 2024		
327	17 MAY 2024		
328	14 JUN 2024		
329	12 JUL 2024		
330	9 AUG 2024		
331	6 SEP 2024		
332	4 OCT 2024		
333	1 NOV 2024		
334	29 NOV 2024		
335	27 DEC 2024		
336			
337			
338			

AIRAC AIP AMENDMENT			
Nr.	**Veröffentlichungs-datum** **Publication date**	**Inkrafttretungs-datum** **Effective date**	**Berichtigt durch** **Inserted by**
305			
306			
307			
308			
309			
310			
311			
312			
313			
314			
315			
316			
317			
318			
319			
320			
321			
322			
323			
324			
325			
326			
327			
328			
329			
330			
331			
332			
333			
334			
335			
336			
337			
338			

© Austro Control GmbH

GEN 0.4 PRÜFLISTE
GEN 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES

SEITE/PAGE		DATUM/DATE
TEIL 1 - ALLGEMEINES (GEN)		
PART 1 - GENERAL (GEN)		
GEN 0	0.1-1	18 JUN 2021
	0.1-2	30 DEC 2022
	0.1-3	18 JUN 2021
	0.1-4	18 JUN 2021
	0.2-1	24 SEP 2010
	0.2-2	24 SEP 2010
	0.2-3	24 SEP 2010
	0.2-4	19 OCT 2012
	0.2-5	29 MAY 2015
	0.2-6	5 JAN 2018
	0.2-7	14 AUG 2020
	0.2-8	24 MAR 2023
	0.2-9	27 DEC 2024
	0.2-10	27 DEC 2024
	0.3-1	6 OCT 2023
	0.4-1	27 DEC 2024
	0.4-2	27 DEC 2024
	0.4-3	27 DEC 2024
	0.4-4	27 DEC 2024
	0.4-5	27 DEC 2024
	0.4-6	27 DEC 2024
	0.4-7	27 DEC 2024
	0.4-8	27 DEC 2024
	0.4-9	27 DEC 2024
	0.4-10	27 DEC 2024
	0.4-11	27 DEC 2024
	0.4-12	27 DEC 2024
	0.4-13	4 OCT 2024
	0.5-1	13 OCT 2016
	0.6-1	30 DEC 2022
	0.6-2	30 DEC 2022
	0.6-3	30 DEC 2022
	0.6-4	30 DEC 2022
GEN 1	1.1-1	4 DEC 2020
	1.1-2	25 MAR 2022
	1.1-3	4 DEC 2020
	1.1-4	4 DEC 2020
	1.1-5	4 DEC 2020
	1.1-6	4 DEC 2020
	1.1-7	4 DEC 2020
	1.1-8	25 MAR 2022
	1.1-9	4 DEC 2020
	1.1-10	4 DEC 2020
	1.1-11	4 DEC 2020
	1.1-12	4 DEC 2020
	1.1-13	22 MAR 2024
	1.2-1	25 MAR 2022
	1.2-2	28 JAN 2022
	1.2-3	28 JAN 2022
	1.2-4	28 JAN 2022
	1.2-5	27 JAN 2023
	1.2-6	30 DEC 2022
	1.2-7	27 DEC 2024
	1.2-8	27 DEC 2024
	1.3-1	26 MAR 2021
	1.4-1	26 MAR 2021
	1.5-1	18 JUN 2021
	1.5-2	26 DEC 2024
	1.5-3	6 SEP 2024
	1.5-4	6 SEP 2024
	1.5-5	6 SEP 2024
	1.5-6	6 SEP 2024
	1.5-7	15 JUL 2021
	1.5-8	15 JUL 2021
	1.5-9	15 JUL 2021
	1.6-1	20 MAY 2022
	1.6-2	27 DEC 2024
	1.6-3	27 DEC 2024
	1.6-4	27 DEC 2024
	1.6-5	1 DEC 2023
	1.6-6	1 DEC 2023
	1.6-7	20 MAY 2022
	1.6-8	20 MAY 2022
	1.6-9	20 MAY 2022
	1.6-10	20 MAY 2022
	1.6-11	4 OCT 2024
	1.6-12	1 DEC 2023
	1.6-13	1 DEC 2023
	1.6-14	22 MAR 2024
	1.6-15	1 DEC 2023
	1.6-16	1 DEC 2023
	1.6-17	1 DEC 2023
	1.6-18	22 MAR 2024
	1.6-19	14 JUN 2024
	1.6-20	14 JUN 2024
	1.6-21	14 JUN 2024
	1.6-22	14 JUN 2024
	1.6-23	14 JUN 2024
	1.6-24	22 MAR 2024
	1.6-25	22 MAR 2024
	1.6-26	14 JUN 2024
	1.7-1	19 APR 2024
	1.7-2	17 MAY 2024
	1.7-3	19 MAY 2023
	1.7-4	19 MAY 2023
	1.7-5	19 MAY 2023
	1.7-6	19 MAY 2023
	1.7-7	19 MAY 2023
	1.7-8	19 MAY 2023
	1.7-9	19 MAY 2023
	1.7-10	19 MAY 2023
	1.7-11	19 MAY 2023
	1.7-12	19 MAY 2023
	1.7-13	19 MAY 2023
	1.7-14	19 MAY 2023
	1.7-15	19 MAY 2023
	1.7-16	19 MAY 2023
	1.7-17	19 MAY 2023
	1.7-18	19 MAY 2023
	1.7-19	29 DEC 2023
	1.7-20	17 MAY 2024
	1.7-21	28 NOV 2024
	1.7-22	28 NOV 2024
GEN 2	2.1-1	19 JUN 2020
	2.1-2	19 JUN 2020
	2.1-3	6 OCT 2023
	2.1-4	6 OCT 2023
	2.1-5	19 JUN 2020
	2.1-6	26 MAR 2021
	2.2-1	19 APR 2024
	2.2-2	19 APR 2024
	2.2-3	19 APR 2024
	2.2-4	19 APR 2024
	2.2-5	19 APR 2024
	2.2-6	19 APR 2024
	2.2-7	19 APR 2024
	2.2-8	28 NOV 2024
	2.2-9	28 NOV 2024
	2.2-10	28 NOV 2024
	2.2-11	28 NOV 2024
	2.2-12	28 NOV 2024
	2.2-13	28 NOV 2024
	2.2-14	28 NOV 2024
	2.2-15	28 NOV 2024
	2.2-16	28 NOV 2024
	2.2-17	28 NOV 2024
	2.2-18	28 NOV 2024
	2.2-19	28 NOV 2024
	2.2-20	28 NOV 2024
	2.2-21	28 NOV 2024
	2.2-22	28 NOV 2024
	2.3-1	17 MAY 2024
	2.3-2	17 MAY 2024
	2.3-3	17 MAY 2024
	2.3-4	17 MAY 2024
	2.3-5	4 DEC 2020
	2.3-6	4 DEC 2020
	2.3-7	14 JUL 2023
	2.3-8	14 JUL 2023
	2.3-9	14 JUL 2023
	2.3-10	14 JUL 2023
	2.3-11	17 MAY 2024

SEITE/PAGE		DATUM/DATE	SEITE/PAGE		DATUM/DATE	SEITE/PAGE		DATUM/DATE
GEN 2	2.4-1	29 NOV 2024	GEN 3	3.1-9	2 DEC 2022	GEN 3	3.3-17	27 DEC 2024
	2.4-2	29 NOV 2024		3.1-10	2 DEC 2022		3.3-18	27 DEC 2024
				3.1-11	2 DEC 2022		3.3-19	19 APR 2024
	2.4-3	29 NOV 2024		3.1-12	2 DEC 2022		3.3-20	19 APR 2024
	2.4-4	29 NOV 2024		3.1-13	6 OCT 2023		3.3-21	19 APR 2024
				3.1-14	6 OCT 2023		3.3-22	19 APR 2024
	2.4-5	29 NOV 2024					3.3-23	19 APR 2024
	2.4-6	29 NOV 2024		3.2-1	24 APR 2020			
				3.2-2	3 OCT 2024		3.4-1	20 MAY 2022
	2.5-1	26 DEC 2024		3.2-3	12 JUL 2024		3.4-2	19 APR 2024
				3.2-4	12 JUL 2024		3.4-3	19 APR 2024
				3.2-5	12 JUL 2024		3.4-4	19 APR 2024
	2.6-1	21 NOV 2008		3.2-6	12 JUL 2024		3.4-5	19 APR 2024
	2.6-2	21 NOV 2008		3.2-7	12 JUL 2024		3.4-6	19 APR 2024
				3.2-8	12 JUL 2024		3.4-7	19 APR 2024
	2.6-3	21 NOV 2008		3.2-9	29 NOV 2024		3.4-8	19 APR 2024
	2.6-4	21 NOV 2008		3.2-10	29 NOV 2024		3.4-9	19 APR 2024
							3.4-10	21 APR 2023
	2.6-5	21 NOV 2008		3.2-11	29 NOV 2024		3.5-1	11 JUL 2024
	2.6-6	21 NOV 2008		3.2-12	29 NOV 2024		3.5-2	3 OCT 2024
	2.7-1	1 DEC 2022					3.5-2A	11 JUL 2024
	2.7-2	20 MAY 2021		3.2-13	29 NOV 2024		3.5-2B	11 JUL 2024
	2.7-3	20 MAY 2021		3.2-14	29 NOV 2024		3.5-2C	11 JUL 2024
	2.7-4	20 MAY 2021		3.2-15	12 JUL 2024		3.5-2D	11 JUL 2024
	2.7-5	20 MAY 2021		3.3-1	25 MAR 2022		3.5-3	11 JUL 2024
	2.7-6	20 MAY 2021		3.3-2	11 DEC 2014		3.5-4	11 JUL 2024
	2.7-7	20 MAY 2021					3.5-5	11 JUL 2024
	2.7-8	20 MAY 2021		3.3-3	27 JAN 2022		3.5-6	11 JUL 2024
	2.7-9	20 MAY 2021		3.3-4	27 JAN 2022		3.5-6A	11 JUL 2024
	2.7-10	20 MAY 2021					3.5-7	11 JUL 2024
	2.7-11	20 MAY 2021		3.3-5	19 APR 2024		3.5-8	11 JUL 2024
	2.7-12	20 MAY 2021		3.3-6	9 SEP 2022		3.5-8A	11 JUL 2024
	2.7-13	20 MAY 2021					3.5-9	26 JAN 2023
GEN 3	3.1-1	29 NOV 2024		3.3-7	9 SEP 2022		3.5-10	20 MAY 2021
	3.1-2	29 NOV 2024		3.3-8	9 SEP 2022		3.5-11	20 MAY 2021
							3.5-12	1 DEC 2022
	3.1-3	29 NOV 2024		3.3-9	9 SEP 2022		3.5-13	21 APR 2023
	3.1-4	29 NOV 2024		3.3-10	9 SEP 2022		3.5-14	11 JUL 2024
				3.3-11	14 JUL 2023			
	3.1-5	29 NOV 2024		3.3-12	9 SEP 2022		3.5-15	11 JUL 2024
	3.1-6	29 NOV 2024		3.3-13	9 SEP 2022		3.5-16	11 JUL 2024
				3.3-14	9 SEP 2022			
	3.1-7	29 NOV 2024		3.3-15	9 SEP 2022		3.5-17	2 MAR 2017
	3.1-8	29 NOV 2024		3.3-16	27 DEC 2024		3.5-18	27 FEB 2020

SEITE/PAGE		DATUM/DATE
GEN 3	3.5-19	11 JUL 2024
	3.5-20	11 JUL 2024
	3.5-21	11 JUL 2024
	3.5-22	11 JUL 2024
	3.5-23	8 MAY 2008
	3.5-24	27 FEB 2020
	3.5-25	11 JUL 2024
	3.5-26	14 NOV 2013
	3.5-27	14 NOV 2013
	3.5-28	14 NOV 2013
	3.5-29	8 OCT 2021
	3.5-30	14 JUL 2023
	3.5-31	25 APR 2019
	3.6-1	6 OCT 2023
	3.6-2	12 AUG 2022
	3.6-3	25 SEP 2009
	3.6-4	25 SEP 2009
GEN 4	4.1-1	14 JUL 2023
	4.1-2	14 JUL 2023
	4.1-3	14 JUL 2023
	4.1-4	14 JUL 2023
	4.1-5	22 APR 2022
	4.1-6	14 JUL 2023
	4.1-7	14 JUL 2023
	4.1-8	14 JUL 2023
	4.1-9	14 JUL 2023
	4.1-10	14 JUL 2023
	4.1-11	14 JUL 2023
	4.1-12	14 JUL 2023
	4.1-13	14 JUL 2023
	4.1-14	14 JUL 2023
	4.1-15	14 JUL 2023
	4.1-16	14 JUL 2023
	4.2-1	26 JAN 2024
	4.2-2	30 MAY 2014
	4.2-3	26 JAN 2024
	4.2-4	26 JAN 2024

TEIL 2 – STRECKENFLUG (ENR)

PART 2 – EN-ROUTE (ENR)

SEITE/PAGE		DATUM/DATE
ENR 0	0.1-1	19 JUL 2019
	0.1-2	19 APR 2024
	0.1-3	1 DEC 2023
	0.1-4	16 JUL 2021
ENR 1	1.1-1	12 AUG 2022
	1.1-2	11 DEC 2014
	1.1-3	19 APR 2024
	1.1-4	11 DEC 2014
	1.1-5	19 APR 2024
	1.1-6	10 NOV 2017
	1.1-7	10 NOV 2017
	1.1-8	5 DEC 2019
	1.1-9	27 JAN 2022
	1.1-10	25 JAN 2024
	1.1-11	1 DEC 2023
	1.1-12	1 DEC 2023
	1.1-13	19 APR 2024
	1.1-14	19 APR 2024
	1.1-15	19 APR 2024
	1.1-16	19 APR 2024
	1.1-17	27 DEC 2024
	1.1-18	27 DEC 2024
	1.1-19	28 MAR 2019
	1.1-20	1 APR 2016
	1.1-21	31 MAR 2016
	1.1-22	23 JUN 2017
	1.1-23	27 JAN 2023
	1.1-24	5 DEC 2019
	1.1-25	25 JAN 2024
	1.1-26	28 MAR 2019
	1.1-27	11 DEC 2014
	1.1-28	5 DEC 2019
	1.1-29	11 DEC 2014
	1.1-30	11 DEC 2014
	1.1-31	10 NOV 2017
	1.1-32	11 DEC 2014
	1.1-33	12 AUG 2022
	1.1-34	12 AUG 2022
	1.1-35	5 DEC 2019
	1.1-36	11 DEC 2014
	1.1-37	27 JAN 2022
	1.1-38	27 JAN 2022

SEITE/PAGE		DATUM/DATE
ENR 1	1.1-39	19 APR 2024
	1.1-40	11 DEC 2014
	1.1-41	11 DEC 2014
	1.1-42	10 NOV 2017
	1.1-43	11 DEC 2014
	1.1-44	17 JUN 2022
	1.1-45	11 DEC 2014
	1.1-46	11 DEC 2014
	1.1-47	10 NOV 2017
	1.1-48	11 DEC 2014
	1.1-49	11 DEC 2014
	1.1-50	11 DEC 2014
	1.1-51	11 DEC 2014
	1.1-52	11 DEC 2014
	1.1-53	11 DEC 2014
	1.1-54	11 DEC 2014
	1.1-55	11 DEC 2014
	1.1-56	10 NOV 2017
	1.1-57	11 DEC 2014
	1.1-58	11 DEC 2014
	1.1-59	23 JUN 2017
	1.1-60	28 MAR 2019
	1.1-61	25 MAY 2018
	1.1-62	28 MAR 2019
	1.1-63	30 DEC 2021
	1.1-64	11 JUL 2024
	1.1-65	28 MAR 2019
	1.1-66	11 DEC 2014
	1.2-1	16 SEP 2016
	1.2-2	23 FEB 2023
	1.2-3	16 SEP 2016
	1.2-4	15 JUL 2021
	1.2-5	6 SEP 2024
	1.2-6	6 SEP 2024
	1.3-1	4 NOV 2021
	1.3-2	25 JAN 2024
	1.3-3	2 DEC 2021
	1.3-4	28 NOV 2024
	1.3-5	28 NOV 2024
	1.4-1	15 JUL 2022
	1.4-2	15 JUL 2022
	1.4-3	15 JUL 2022
	1.4-4	15 JUL 2022
	1.4-5	15 JUL 2022
	1.4-6	15 JUL 2022
	1.4-7	15 JUL 2022
	1.4-8	15 JUL 2022
	1.4-9	15 JUL 2022

SEITE/PAGE		DATUM/DATE
ENR 1	1.5-1	16 AUG 2019
	1.5-2	27 DEC 2024
	1.5-3	27 DEC 2024
	1.6-1	19 APR 2024
	1.6-2	19 APR 2024
	1.6-3	19 APR 2024
	1.6-4	19 APR 2024
	1.6-5	19 APR 2024
	1.6-6	19 APR 2024
	1.7-1	19 JUL 2019
	1.7-2	30 DEC 2021
	1.7-3	30 DEC 2021
	1.7-4	11 DEC 2014
	1.7-5	20 MAY 2021
	1.8-1	16 AUG 2019
	1.8-2	27 JAN 2022
	1.8-3	27 FEB 2020
	1.9-1	4 JAN 2018
	1.9-2	4 JAN 2018
	1.9-3	16 AUG 2019
	1.9-4	4 JAN 2018
	1.9-5	4 JAN 2018
	1.9-6	9 SEP 2022
	1.9-7	4 NOV 2022
	1.9-8	9 SEP 2022
	1.10-1	25 JAN 2024
	1.10-2	25 JAN 2024
	1.10-3	25 JAN 2024
	1.10-4	25 JAN 2024
	1.10-5	25 JAN 2024
	1.10-6	25 JAN 2024
	1.10-7	25 JAN 2024
	1.10-8	25 JAN 2024
	1.10-9	25 JAN 2024
	1.10-10	4 OCT 2024
	1.10-11	25 JAN 2024
	1.10-12	25 JAN 2024
	1.10-13	25 JAN 2024
	1.10-14	25 JAN 2024
	1.10-15	25 JAN 2024
	1.10-16	25 JAN 2024
	1.10-17	25 JAN 2024
	1.10-18	26 DEC 2024
	1.10-19	26 DEC 2024
	1.10-20	26 DEC 2024
	1.10-21	26 DEC 2024
	1.10-22	26 DEC 2024
	1.10-23	25 JAN 2024
	1.10-24	25 JAN 2024
	1.10-25	25 JAN 2024
	1.10-26	25 JAN 2024
	1.10-27	25 JAN 2024
	1.10-28	25 JAN 2024
	1.10-29	6 SEP 2024
	1.10-30	25 JAN 2024
	1.10-31	25 JAN 2024
	1.10-32	25 JAN 2024
	1.10-33	25 JAN 2024
	1.10-34	25 JAN 2024
	1.10-35	25 JAN 2024
	1.10-36	25 JAN 2024
ENR 1	1.10-37	25 JAN 2024
	1.10-38	25 JAN 2024
	1.10-39	25 JAN 2024
	1.11-1	16 JUN 2023
	1.11-2	16 JUN 2023
	1.12-1	20 JUL 2018
	1.12-2	20 JUL 2018
	1.12-3	20 JUL 2018
	1.12-4	24 MAY 2019
	1.12-5	20 JUL 2018
	1.13-1	8 DEC 2017
	1.13-2	8 DEC 2017
	1.13-3	8 DEC 2017
	1.13-4	8 DEC 2017
	1.13-5	8 DEC 2017
	1.13-6	8 DEC 2017
	1.13-7	8 DEC 2017
	1.14-1	25 MAR 2022
	1.14-2	30 JUL 2010
	1.14-3	30 JUL 2010
	1.14-4	30 JUL 2010
	1.14-5	30 JUL 2010
	1.14-6	30 JUL 2010
	1.14-7	25 MAR 2022
ENR 2	2.1-1	28 NOV 2024
	2.1-2	13 SEP 2018
	2.1-3	28 MAR 2019
	2.1-4	28 NOV 2024
	2.1-5	28 NOV 2024
	2.1-6	28 NOV 2024
	2.1-7	28 NOV 2024
	2.1-8	28 NOV 2024
	2.1-9	28 NOV 2024
	2.1-10	28 NOV 2024
	2.1-11	27 JAN 2022
	2.1-12	28 NOV 2024
	2.1-13	23 MAR 2023
	2.1-14	23 MAR 2023
	2.1-15	28 NOV 2024
	2.1-16	18 APR 2024
	2.2-1	30 APR 2015
	2.2-2	28 MAR 2019
	2.2-3	28 MAR 2019
	2.2-4	28 MAR 2019
	2.2-5	28 MAR 2019
	2.2-6	28 MAR 2019
	2.2-7	27 JAN 2022
	2.2-8	27 JAN 2022
	2.2-9	27 JAN 2022
	2.2-10	27 JAN 2022
	2.2-11	27 JAN 2022
	2.2-12	18 MAY 2023
	2.2-13	23 MAR 2023
	2.2-14	28 DEC 2023
ENR 2	2.2-15	1 NOV 2024
	2.2-16	25 FEB 2021
	2.2-17	23 MAR 2023
	2.2-18	25 FEB 2021
	2.2-19	18 MAY 2023
	2.2-20	25 FEB 2021
	2.2-21	3 OCT 2024
	2.2-22	3 OCT 2024
	2.2-23	3 OCT 2024
	2.2-24	3 OCT 2024
	2.2-25	3 OCT 2024
	2.2-26	3 OCT 2024
	2.2-27	25 FEB 2021
	2.2-28	25 FEB 2021
	2.2-29	25 FEB 2021
	2.2-30	18 APR 2024
	2.2-31	18 APR 2024
	2.2-32	18 APR 2024
	2.2-33	18 APR 2024
	2.2-34	18 APR 2024
	2.2-35	18 APR 2024
	2.2-36	18 APR 2024
	2.2-37	18 APR 2024
	2.2-38	23 MAR 2023
	2.2-39	23 MAR 2023
	2.2-40	23 MAR 2023
	2.2-41	28 NOV 2024
	2.2-42	23 MAR 2023
	2.2-43	23 MAR 2023
	2.2-44	23 MAR 2023
	2.2-45	28 NOV 2024
ENR 3		
ENR 3.1-1		26 DEC 2024

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
ENR 3					
ENR 3.2-L12-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-L607-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-L608-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-M726-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-M736-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-M738-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-N503-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-N606-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-N871-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-P66-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-T23-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-T101-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-T102-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-T103-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-T307-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y106-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Y107-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Y108-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Y303-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y703-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Y740-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Z2-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Z119-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Z204-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Z209-1	28 NOV 2024				
ENR 3.2-Z408-1	28 NOV 2024				
ENR 3.3-1	2 DEC 2022				
ENR 3.4-1	26 DEC 2024				
ENR 3.4-2	13 JUL 2023				
ENR 3.4-3	13 JUL 2023				

SEITE/PAGE	DATUM/DATE
ENR 4	
ENR 4.1-1	26 DEC 2024
ENR 4.1-2	18 APR 2024
ENR 4.1-3	26 DEC 2024
ENR 4.1-4	26 DEC 2024
ENR 4.2-1	28 AUG 2009
ENR 4.3-1	17 JUN 2022
ENR 4.4-1	28 NOV 2024
ENR 4.4-2	28 NOV 2024
ENR 4.4-3	28 NOV 2024
ENR 4.4-4	28 NOV 2024
ENR 4.4-5	28 NOV 2024
ENR 4.4-6	28 NOV 2024
ENR 4.5-1	18 DEC 2009
ENR 5	
ENR 5.1-1	19 MAY 2023
ENR 5.1-2	19 MAY 2023
ENR 5.1-3	19 MAY 2023
ENR 5.1-4	19 MAY 2023
ENR 5.1-5	19 MAY 2023
ENR 5.1-6	19 MAY 2023
ENR 5.1-7	19 MAY 2023
ENR 5.1-8	19 MAY 2023
ENR 5.1-9	19 MAY 2023
ENR 5.1-10	19 MAY 2023
ENR 5.1-11	25 JAN 2024
ENR 5.1-12	25 JAN 2024
ENR 5.1-13	25 JAN 2024
ENR 5.1-14	25 JAN 2024
ENR 5.1-15	25 JAN 2024
ENR 5.1-16	25 JAN 2024
ENR 5.1-17	25 JAN 2024
ENR 5.1-18	25 JAN 2024
ENR 5.2-1	14 JUL 2023
ENR 5.2-2	14 JUL 2023
ENR 5.2-3	14 JUL 2023
ENR 5.2-4	14 JUL 2023
ENR 5.2-5	14 JUL 2023
ENR 5.2-6	14 JUL 2023
ENR 5.2-7	14 JUL 2023
ENR 5.2-8	14 JUL 2023
ENR 5.3-1	1 DEC 2023
ENR 5.3-2	1 DEC 2023
ENR 5.3-3	1 DEC 2023
ENR 5.4-1	18 JUN 2021
ENR 5.4-2	27 JAN 2022
ENR 5.4-3	1 NOV 2024
ENR 5.5-1	1 DEC 2023
ENR 5.5-2	16 MAY 2024
ENR 5.5-3	26 DEC 2024
ENR 5.5-4	12 OCT 2017
ENR 5.5-5	5 SEP 2024
ENR 5.5-6	27 FEB 2020
ENR 5.5-7	16 JUN 2023
ENR 5.5-8	16 JUN 2023
ENR 5.5-9	16 JUN 2023
ENR 5.5-10	16 JUN 2023
ENR 5.5-11	11 AUG 2023
ENR 5.6-1	11 DEC 2014

SEITE/PAGE	DATUM/DATE
ENR 6	
ENR 6.1	26 DEC 2024
ENR 6.2	28 NOV 2024
ENR 6.3-1	25 JAN 2024
ENR 6.3-2	26 DEC 2024
ENR 6.4	28 NOV 2024
ENR 6.5	16 MAY 2024
ENR 6.5-1	26 JAN 2023
ENR 6.5-2	16 MAY 2024
ENR 6.5-3	26 JAN 2023
ENR 6.5-4	16 MAY 2024
ENR 6.6	3 OCT 2024
ENR 6.7	3 OCT 2024
ENR 6.8	28 NOV 2024
ENR 6.8-1	28 NOV 2024
ENR 6.8-2	28 NOV 2024
ENR 6.8-3	28 NOV 2024
ENR 6.8-4	28 NOV 2024
ENR 6.8-5	28 NOV 2024
ENR 6.8-6	28 NOV 2024
ENR 6.8-7	26 JAN 2023
ENR 6.8-8	16 MAY 2024
ENR 6.8-9	26 JAN 2023
ENR 6.8-10	16 MAY 2024
ENR 6.9	28 NOV 2024
ENR 6.10	23 MAR 2023
ENR 6.11	16 MAY 2024

SEITE/PAGE		DATUM/DATE
TEIL 3 – FLUGPLÄTZE		
PART 3 - AERODROMES		
AD 0.1	AD 0.1-1	27 DEC 2024
	AD 0.1-2	27 DEC 2024
	AD 0.1-3	27 DEC 2024
	AD 0.1-4	10 SEP 2021
	AD 0.1-5	3 NOV 2023
	AD 0.1-6	26 DEC 2024
	AD 0.1-7	27 DEC 2024
	AD 0.1-8	27 DEC 2024
	AD 0.1-9	27 DEC 2024
	AD 0.1-10	27 DEC 2024
	AD 0.1-11	27 DEC 2024
	AD 0.1-12	27 DEC 2024
	AD 0.1-13	28 JAN 2022
	AD 0.1-14	25 JAN 2024
	AD 0.1-15	3 NOV 2023
	AD 0.1-16	27 DEC 2024
	AD 0.1-17	11 AUG 2023
	AD 0.1-18	11 AUG 2023
	AD 0.1-19	11 JUL 2024
	AD 0.1-20	28 DEC 2023
	AD 0.1-21	8 AUG 2024
	AD 0.1-22	28 DEC 2023
	AD 0.1-23	19 APR 2024
	AD 0.1-24	6 OCT 2023
	AD 0.1-25	19 APR 2024
	AD 0.1-26	19 APR 2024
	AD 0.1-27	19 APR 2024
	AD 0.1-28	19 APR 2024
	AD 0.1-29	11 AUG 2023
	AD 0.1-30	21 MAR 2024
	AD 0.1-31	22 APR 2022
	AD 0.1-32	23 APR 2021
	AD 0.1-33	11 JUL 2024
	AD 0.1-34	21 MAR 2024
	AD 0.1-35	11 JUL 2024
	AD 0.1-36	11 JUL 2024
	AD 0.1-37	11 JUL 2024
	AD 0.1-38	21 MAR 2024
	AD 0.1-39	21 MAR 2024
	AD 0.1-40	21 MAR 2024
	AD 0.1-41	21 MAR 2024
	AD 0.1-42	21 MAR 2024
	AD 0.1-43	11 JUL 2024
	AD 0.1-44	21 MAR 2024
	AD 0.1-45	21 MAR 2024
	AD 0.1-46	21 MAR 2024
	AD 0.1-47	21 MAR 2024
	AD 0.1-48	4 OCT 2024
	AD 0.1-49	21 MAR 2024
	AD 0.1-50	21 MAR 2024

SEITE/PAGE		DATUM/DATE
AD 1	AD 1.1-1	27 DEC 2024
	AD 1.1-2	27 DEC 2024
	AD 1.1-3	27 DEC 2024
	AD 1.1-4	27 DEC 2024
	AD 1.1-5	27 DEC 2024
	AD 1.1-6	27 DEC 2024
	AD 1.1-7	27 DEC 2024
	AD 1.1-8	27 DEC 2024

SEITE/PAGE		DATUM/DATE
AD 1	AD 1.2-1	30 DEC 2022
	AD 1.2-2	30 DEC 2022
	AD 1.2-3	30 DEC 2022
	AD 1.2-4	30 DEC 2022
	AD 1.2-5	30 DEC 2022
	AD 1.2-6	30 DEC 2022
	AD 1.2-7	30 DEC 2022
	AD 1.2-8	30 DEC 2022
	AD 1.2-9	30 DEC 2022
	AD 1.2-10	30 DEC 2022
	AD 1.2-11	30 DEC 2022
	AD 1.2-12	30 DEC 2022
	AD 1.2-13	30 DEC 2022
	AD 1.2-14	30 DEC 2022
	AD 1.2-15	30 DEC 2022
	AD 1.3-1	11 AUG 2023
	AD 1.3-2	11 AUG 2023
	AD 1.3-3	29 NOV 2024
	AD 1.3-4	29 NOV 2024
	AD 1.3-5	29 NOV 2024
	AD 1.3-6	29 NOV 2024
	AD 1.3-7	21 MAR 2024
	AD 1.4-1	27 DEC 2024
	AD 1.4-2	30 DEC 2022
	AD 1.5-1	2 FEB 2018
AD 2	LOWG AD 2-1	26 JAN 2023
	LOWG AD 2-2	22 FEB 2024
	LOWG AD 2-3	8 SEP 2023
	LOWG AD 2-4	19 APR 2024
	LOWG AD 2-5	5 SEP 2024
	LOWG AD 2-6	27 DEC 2024
	LOWG AD 2-7	14 JUL 2023
	LOWG AD 2-8	14 JUL 2023
	LOWG AD 2-9	5 SEP 2024
	LOWG AD 2-10	11 JUL 2024
	LOWG AD 2-11	5 SEP 2024
	LOWG AD 2-12	5 SEP 2024
	LOWG AD 2-13	5 SEP 2024
	LOWG AD 2-14	5 SEP 2024
	LOWG AD 2-15	5 SEP 2024
	LOWG AD 2-16	5 SEP 2024
	LOWG AD 2-17	5 SEP 2024
	LOWG AD 2-18	27 DEC 2024
	LOWG AD 2-19	27 DEC 2024
	LOWG AD 2-20	27 DEC 2024

SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOWG AD 2-21	27 DEC 2024
LOWG AD 2-22	27 DEC 2024
LOWG AD 2-23	27 DEC 2024
LOWG AD 2-24	27 DEC 2024
LOWG AD 2-25	27 DEC 2024
LOWG AD 2-26	27 DEC 2024
LOWG AD 2-27	27 DEC 2024
LOWG AD 2-28	27 DEC 2024
LOWG AD 2-29	27 DEC 2024
LOWG AD 2-30	26 DEC 2024
LOWG AD 2-31	26 DEC 2024
LOWG AD 2-32	26 DEC 2024
LOWG AD 2 MAP 1-1	27 DEC 2024
LOWG AD 2 MAP 1-1A	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 4-1	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 5-1	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 7-2	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 9-1	7 SEP 2023
LOWG AD 2 MAP 9-1A	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 9-1B	7 SEP 2023
LOWG AD 2 MAP 9-1C	26 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 9-1D	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 9-1E	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 9-2	7 SEP 2023
LOWG AD 2 MAP 9-2A	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 9-2B	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 9-2C	7 SEP 2023
LOWG AD 2 MAP 9-2D	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 9-2E	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 11-1	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 11-1A	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 11-1B	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 11-1C	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 11-2	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 11-2A	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 11-2B	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 12-1	16 MAY 2024
LOWG AD 2 MAP 12-1-1	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 12-1-2	25 MAR 2021
LOWG AD 2 MAP 12-1-3	16 MAY 2024
LOWG AD 2 MAP 12-1-4	16 MAY 2024
LOWG AD 2 MAP 13-1-2	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 13-2-1	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 13-2-1A	23 MAR 2023
LOWG AD 2 MAP 13-2-1B	17 JUN 2021
LOWG AD 2 MAP 13-2-2	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 13-2-2A	23 MAR 2023
LOWG AD 2 MAP 13-2-2B	23 MAR 2023
LOWG AD 2 MAP 13-4-1	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 13-4-2	5 SEP 2024
LOWG AD 2 MAP 14-2	27 DEC 2024

SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOWI AD 2-1	8 AUG 2024
LOWI AD 2-2	11 JUL 2024
LOWI AD 2-3	9 SEP 2022
LOWI AD 2-4	8 AUG 2024
LOWI AD 2-5	27 DEC 2024
LOWI AD 2-6	27 DEC 2024
LOWI AD 2-7	27 DEC 2024
LOWI AD 2-8	27 DEC 2024
LOWI AD 2-9	7 OCT 2021
LOWI AD 2-10	21 MAR 2024
LOWI AD 2-11	21 MAR 2024
LOWI AD 2-12	8 AUG 2024
LOWI AD 2-13	8 AUG 2024
LOWI AD 2-14	19 APR 2024
LOWI AD 2-15	27 DEC 2024
LOWI AD 2-16	27 DEC 2024
LOWI AD 2-17	27 DEC 2024
LOWI AD 2-18	27 DEC 2024
LOWI AD 2-19	27 DEC 2024
LOWI AD 2-20	27 DEC 2024
LOWI AD 2-21	27 DEC 2024
LOWI AD 2-22	27 DEC 2024
LOWI AD 2-23	27 DEC 2024
LOWI AD 2-24	27 DEC 2024
LOWI AD 2-25	27 DEC 2024
LOWI AD 2-26	27 DEC 2024
LOWI AD 2-27	27 DEC 2024
LOWI AD 2-28	27 DEC 2024
LOWI AD 2-29	27 DEC 2024
LOWI AD 2-30	27 DEC 2024
LOWI AD 2-31	27 DEC 2024
LOWI AD 2-32	27 DEC 2024
LOWI AD 2-33	27 DEC 2024
LOWI AD 2-34	27 DEC 2024
LOWI AD 2-35	27 DEC 2024
LOWI AD 2 MAP 1-1	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 4-1	12 AUG 2021
LOWI AD 2 MAP 9-1	31 OCT 2024
LOWI AD 2 MAP 9-1A	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 9-1B	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 9-2-1	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 9-2-1A	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 9-2-1B	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 9-2-1C	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 9-2-1D	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 9-2-2	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 9-2-2A	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 11-1	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 11-1A	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 11-1B	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 11-1C	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 11-1D	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 12-1	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 12-1-1	12 AUG 2021
LOWI AD 2 MAP 12-1-2	12 AUG 2021
LOWI AD 2 MAP 12-1-3	12 AUG 2021
LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 13-1-2-3	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 13-2-1	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 13-2-1A	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 13-2-2	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 13-2-2A	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 13-2-2B	12 AUG 2021
LOWI AD 2 MAP 13-3-1	31 OCT 2024
LOWI AD 2 MAP 13-3-1A	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 13-3-2	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 13-3-2A	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 14-1	8 AUG 2024
LOWI AD 2 MAP 14-2	5 SEP 2024
LOWK AD 2-1	29 NOV 2024
LOWK AD 2-2	29 NOV 2024
LOWK AD 2-3	29 NOV 2024
LOWK AD 2-4	29 NOV 2024
LOWK AD 2-5	29 NOV 2024
LOWK AD 2-6	27 DEC 2024
LOWK AD 2-7	27 DEC 2024
LOWK AD 2-8	29 NOV 2024
LOWK AD 2-9	17 MAY 2024
LOWK AD 2-10	17 MAY 2024
LOWK AD 2-11	17 MAY 2024
LOWK AD 2-12	17 MAY 2024
LOWK AD 2-13	17 MAY 2024
LOWK AD 2-14	17 MAY 2024
LOWK AD 2-15	17 MAY 2024
LOWK AD 2-16	27 DEC 2024
LOWK AD 2-17	27 DEC 2024
LOWK AD 2-18	27 DEC 2024
LOWK AD 2-19	27 DEC 2024
LOWK AD 2-20	27 DEC 2024
LOWK AD 2-21	27 DEC 2024
LOWK AD 2-22	27 DEC 2024
LOWK AD 2-23	27 DEC 2024
LOWK AD 2-24	27 DEC 2024
LOWK AD 2-25	27 DEC 2024
LOWK AD 2-26	27 DEC 2024
LOWK AD 2-27	17 MAY 2024
LOWK AD 2 MAP 1-1	29 NOV 2024
LOWK AD 2 MAP 4-1	12 AUG 2021
LOWK AD 2 MAP 5-1	12 AUG 2021
LOWK AD 2 MAP 7-2	12 AUG 2021
LOWK AD 2 MAP 9-1	31 OCT 2024
LOWK AD 2 MAP 9-1A	7 OCT 2021
LOWK AD 2 MAP 9-1B	7 OCT 2021
LOWK AD 2 MAP 9-1C	7 OCT 2021
LOWK AD 2 MAP 9-2	31 OCT 2024
LOWK AD 2 MAP 9-2A	7 OCT 2021
LOWK AD 2 MAP 9-2B	7 OCT 2021
LOWK AD 2 MAP 9-2C	7 OCT 2021
LOWK AD 2 MAP 11-1	28 DEC 2023
LOWK AD 2 MAP 11-1A	28 DEC 2023
LOWK AD 2 MAP 11-1B	11 AUG 2022
LOWK AD 2 MAP 11-1C	11 AUG 2022
LOWK AD 2 MAP 11-1D	11 AUG 2022
LOWK AD 2 MAP 11-2	5 OCT 2023
LOWK AD 2 MAP 11-2A	5 OCT 2023
LOWK AD 2 MAP 12-1	7 SEP 2023
LOWK AD 2 MAP 12-1-1	12 AUG 2021
LOWK AD 2 MAP 12-1-2	12 AUG 2021
LOWK AD 2 MAP 12-1-3	12 AUG 2021
LOWK AD 2 MAP 12-1-4	12 AUG 2021
LOWK AD 2 MAP 13-1-2	31 OCT 2024
LOWK AD 2 MAP 13-2-1	31 OCT 2024
LOWK AD 2 MAP 13-2-1A	11 AUG 2022
LOWK AD 2 MAP 13-2-1B	11 AUG 2022
LOWK AD 2 MAP 13-2-1C	12 AUG 2021
LOWK AD 2 MAP 13-2-2	31 OCT 2024
LOWK AD 2 MAP 13-2-2A	11 AUG 2022
LOWK AD 2 MAP 13-2-2B	12 AUG 2021
LOWK AD 2 MAP 13-5-2	31 OCT 2024
LOWK AD 2 MAP 14-1	13 JUL 2023
LOWK AD 2 MAP 14-2	21 MAR 2024

SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOWL AD 2-1	26 JAN 2023
LOWL AD 2-2	22 MAR 2024
LOWL AD 2-3	29 DEC 2023
LOWL AD 2-4	14 JUN 2024
LOWL AD 2-5	16 MAY 2024
LOWL AD 2-6	14 JUN 2024
LOWL AD 2-7	27 DEC 2024
LOWL AD 2-8	27 DEC 2024
LOWL AD 2-9	27 DEC 2024
LOWL AD 2-10	27 DEC 2024
LOWL AD 2-11	27 DEC 2024
LOWL AD 2-12	27 DEC 2024
LOWL AD 2-13	27 DEC 2024
LOWL AD 2-14	27 DEC 2024
LOWL AD 2-15	27 DEC 2024
LOWL AD 2-16	27 DEC 2024
LOWL AD 2-17	27 DEC 2024
LOWL AD 2-18	27 DEC 2024
LOWL AD 2-19	27 DEC 2024
LOWL AD 2-20	27 DEC 2024
LOWL AD 2-21	27 DEC 2024
LOWL AD 2-22	27 DEC 2024
LOWL AD 2-23	27 DEC 2024
LOWL AD 2-24	8 AUG 2024
LOWL AD 2 MAP 1-1	28 NOV 2024
LOWL AD 2 MAP 4-1	17 JUN 2021
LOWL AD 2 MAP 5-1	17 JUN 2021
LOWL AD 2 MAP 7-1	17 JUN 2021
LOWL AD 2 MAP 7-2	17 JUN 2021
LOWL AD 2 MAP 9-1	30 NOV 2023
LOWL AD 2 MAP 9-1A	30 NOV 2023
LOWL AD 2 MAP 9-1B	30 NOV 2023
LOWL AD 2 MAP 9-2	30 NOV 2023
LOWL AD 2 MAP 9-2A	30 NOV 2023
LOWL AD 2 MAP 9-2B	30 NOV 2023
LOWL AD 2 MAP 11-1	3 OCT 2024
LOWL AD 2 MAP 11-1A	3 OCT 2024
LOWL AD 2 MAP 11-1B	3 OCT 2024
LOWL AD 2 MAP 11-1C	3 OCT 2024
LOWL AD 2 MAP 11-1D	3 OCT 2024
LOWL AD 2 MAP 11-2	3 OCT 2024
LOWL AD 2 MAP 11-2A	3 OCT 2024
LOWL AD 2 MAP 11-2B	3 OCT 2024
LOWL AD 2 MAP 11-2C	3 OCT 2024
LOWL AD 2 MAP 12-1	8 AUG 2024
LOWL AD 2 MAP 12-1-1	17 JUN 2021
LOWL AD 2 MAP 12-1-2	17 JUN 2021
LOWL AD 2 MAP 12-1-3	16 MAY 2024
LOWL AD 2 MAP 13-1-1	8 AUG 2024
LOWL AD 2 MAP 13-1-2	8 AUG 2024
LOWL AD 2 MAP 13-2-1	8 AUG 2024
LOWL AD 2 MAP 13-2-1A	21 MAR 2024
LOWL AD 2 MAP 13-2-1B	17 JUN 2021
LOWL AD 2 MAP 13-2-2	8 AUG 2024
LOWL AD 2 MAP 13-2-2A	21 MAR 2024
LOWL AD 2 MAP 13-2-2B	17 JUN 2021
LOWL AD 2 MAP 13-4-1	8 AUG 2024
LOWL AD 2 MAP 13-4-2	8 AUG 2024
LOWL AD 2 MAP 14-2	8 AUG 2024
LOWS AD 2-1	11 JUL 2024
LOWS AD 2-2	11 JUL 2024
LOWS AD 2-3	25 JAN 2024
LOWS AD 2-4	6 SEP 2024
LOWS AD 2-5	14 JUN 2024
LOWS AD 2-6	27 DEC 2024
LOWS AD 2-7	14 JUL 2023
LOWS AD 2-8	19 MAY 2023
LOWS AD 2-9	1 DEC 2023
LOWS AD 2-10	1 DEC 2023
LOWS AD 2-11	6 SEP 2024
LOWS AD 2-12	6 SEP 2024
LOWS AD 2-13	6 SEP 2024
LOWS AD 2-14	6 SEP 2024
LOWS AD 2-15	6 SEP 2024
LOWS AD 2-16	25 JAN 2024
LOWS AD 2-17	25 JAN 2024
LOWS AD 2-18	25 JAN 2024
LOWS AD 2-19	25 JAN 2024
LOWS AD 2-20	27 DEC 2024
LOWS AD 2-21	25 JAN 2024
LOWS AD 2-22	27 DEC 2024
LOWS AD 2-23	27 DEC 2024
LOWS AD 2-24	27 DEC 2024
LOWS AD 2-25	27 DEC 2024
LOWS AD 2-26	27 DEC 2024
LOWS AD 2-27	27 DEC 2024
LOWS AD 2-28	27 DEC 2024
LOWS AD 2-29	27 DEC 2024
LOWS AD 2-30	25 JAN 2024
LOWS AD 2-31	25 JAN 2024
LOWS AD 2-32	25 JAN 2024
LOWS AD 2-33	1 NOV 2024
LOWS AD 2-34	1 NOV 2024
LOWS AD 2-35	1 NOV 2024
LOWS AD 2-36	1 NOV 2024
LOWS AD 2-37	1 NOV 2024
LOWS AD 2-38	1 NOV 2024
LOWS AD 2-39	1 NOV 2024
LOWS AD 2-40	27 DEC 2024
LOWS AD 2-41	1 NOV 2024
LOWS AD 2-42	1 NOV 2024
LOWS AD 2-43	1 NOV 2024
LOWS AD 2-44	1 NOV 2024
LOWS AD 2-45	1 NOV 2024
LOWS AD 2 MAP 1-1	5 SEP 2024
LOWS AD 2 MAP 2-1	5 SEP 2024
LOWS AD 2 MAP 3-2	5 SEP 2024
LOWS AD 2 MAP 4-1	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 5-1	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 7-1	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 9-1	20 APR 2023
LOWS AD 2 MAP 9-1A	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 9-1B	16 MAY 2024
LOWS AD 2 MAP 9-1C	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 9-1D	3 OCT 2024
LOWS AD 2 MAP 9-1E	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 9-1F	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 9-1G	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 9-2	13 JUN 2024
LOWS AD 2 MAP 9-2A	13 JUN 2024
LOWS AD 2 MAP 9-2B	13 JUN 2024
LOWS AD 2 MAP 9-2C	15 JUL 2021
LOWS AD 2 MAP 9-2D	3 OCT 2024
LOWS AD 2 MAP 9-2E	13 JUN 2024
LOWS AD 2 MAP 11-1	20 APR 2023
LOWS AD 2 MAP 11-1A	11 AUG 2022
LOWS AD 2 MAP 11-1B	11 AUG 2022
LOWS AD 2 MAP 11-1C	3 OCT 2024
LOWS AD 2 MAP 11-1D	11 AUG 2022
LOWS AD 2 MAP 12-1	8 AUG 2024
LOWS AD 2 MAP 12-1-1	12 AUG 2021
LOWS AD 2 MAP 12-1-2	12 AUG 2021
LOWS AD 2 MAP 12-1-3	12 AUG 2021
LOWS AD 2 MAP 12-1-4	12 AUG 2021
LOWS AD 2 MAP 13-1-1	15 JUN 2023
LOWS AD 2 MAP 13-1-3	15 JUN 2023
LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1	20 APR 2023
LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1A	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2	20 APR 2023
LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2A	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2B	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1	20 APR 2023
LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1A	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1	20 APR 2023
LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1A	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1B	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2	20 APR 2023
LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2A	20 MAY 2021
LOWS AD 2 MAP 14-1	23 MAR 2023
LOWS AD 2 MAP 14-2	21 MAR 2024

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOWW AD 2-1	2 NOV 2023	LOWW AD 2-66	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-2C	25 JAN 2024
LOWW AD 2-2	1 DEC 2023	LOWW AD 2-67	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-2D	25 JAN 2024
LOWW AD 2-3	2 NOV 2023	LOWW AD 2-68	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 11-1	25 JAN 2024
LOWW AD 2-4	9 AUG 2024	LOWW AD 2 MAP 1-1	28 NOV 2024	LOWW AD 2 MAP 11-1A	6 OCT 2022
LOWW AD 2-5	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 2-1	28 NOV 2024	LOWW AD 2 MAP 11-1B	6 OCT 2022
LOWW AD 2-6	3 NOV 2023	LOWW AD 2 MAP 3-2	28 NOV 2024	LOWW AD 2 MAP 11-1C	6 OCT 2022
LOWW AD 2-7	3 NOV 2023	LOWW AD 2 MAP 4-1	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 11-1D	6 OCT 2022
LOWW AD 2-8	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 4-2	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 11-1E	6 OCT 2022
LOWW AD 2-9	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 5-1	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 11-1F	27 JAN 2022
LOWW AD 2-10	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 7-2	22 APR 2021		
LOWW AD 2-11	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 7-3	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 11-2-1	5 SEP 2024
LOWW AD 2-12	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1	20 APR 2023	LOWW AD 2 MAP 11-2-1A	15 JUN 2023
LOWW AD 2-13	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1A	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-1B	15 JUN 2023
LOWW AD 2-14	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1B	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-1C	15 JUN 2023
LOWW AD 2-15	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1C	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-1D	15 JUN 2023
LOWW AD 2-16	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1D	27 JAN 2022		
LOWW AD 2-17	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1E	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1	5 SEP 2024
LOWW AD 2-18	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1F	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1A	26 JAN 2023
LOWW AD 2-19	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1G	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1B	15 JUN 2023
LOWW AD 2-20	5 SEP 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1H	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1C	15 JUN 2023
LOWW AD 2-21	5 SEP 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1I	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1D	26 JAN 2023
LOWW AD 2-22	19 MAY 2023	LOWW AD 2 MAP 9-1-1J	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2	5 SEP 2024
LOWW AD 2-23	19 MAY 2023	LOWW AD 2 MAP 9-1-1K	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2A	3 NOV 2022
LOWW AD 2-24	21 MAR 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-1L	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2B	3 NOV 2022
LOWW AD 2-25	21 MAR 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-2	20 APR 2023	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2C	3 NOV 2022
LOWW AD 2-26	9 AUG 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-2A	25 JAN 2024		
LOWW AD 2-27	4 OCT 2024	LOWW AD 2 MAP 9-1-2B	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 11-2-3	5 SEP 2024
LOWW AD 2-28	4 OCT 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1	20 APR 2023	LOWW AD 2 MAP 11-2-3A	15 JUN 2023
LOWW AD 2-29	21 MAR 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1A	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-3B	15 JUN 2023
LOWW AD 2-30	21 MAR 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1B	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-3C	15 JUN 2023
LOWW AD 2-31	21 MAR 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1C	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-3D	15 JUN 2023
LOWW AD 2-32	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1D	27 JAN 2022		
LOWW AD 2-33	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1E	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-4	5 SEP 2024
LOWW AD 2-34	26 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1F	22 APR 2021	LOWW AD 2 MAP 11-2-4A	15 JUN 2023
LOWW AD 2-35	19 APR 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-1G	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 11-2-4B	15 JUN 2023
LOWW AD 2-36	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2	20 APR 2023	LOWW AD 2 MAP 11-2-4C	15 JUN 2023
LOWW AD 2-37	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2A	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 11-2-4D	15 JUN 2023
LOWW AD 2-38	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2B	25 JAN 2024		
LOWW AD 2-39	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2C	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 12-1	26 DEC 2024
LOWW AD 2-40	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2D	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 12-1-1	16 MAY 2024
LOWW AD 2-41	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2E	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 12-1-2	16 MAY 2024
LOWW AD 2-42	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-2-2F	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 12-1-3	16 MAY 2024
LOWW AD 2-43	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3	22 FEB 2024	LOWW AD 2 MAP 12-1-4	16 MAY 2024
LOWW AD 2-44	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3A	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-1-1	5 SEP 2024
LOWW AD 2-45	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3B	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1	5 SEP 2024
LOWW AD 2-46	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3C	24 MAR 2022	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-2	5 SEP 2024
LOWW AD 2-47	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3D	24 MAR 2022	LOWW AD 2 MAP 13-1-3	5 SEP 2024
LOWW AD 2-48	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3E	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-1-4	5 SEP 2024
LOWW AD 2-49	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3F	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-2-1	5 SEP 2024
LOWW AD 2-50	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3G	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-2-1A	27 JAN 2022
LOWW AD 2-51	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3H	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-2-1B	28 JAN 2022
LOWW AD 2-52	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-3I	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-2-2	5 SEP 2024
LOWW AD 2-53	27 DEC 2024			LOWW AD 2 MAP 13-2-2A	27 JAN 2022
LOWW AD 2-54	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1	20 APR 2023	LOWW AD 2 MAP 13-2-2B	28 JAN 2022
LOWW AD 2-55	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1A	27 JAN 2022		
LOWW AD 2-56	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1B	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-2-3	5 SEP 2024
LOWW AD 2-57	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1C	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-2-3A	27 JAN 2022
LOWW AD 2-58	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1D	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-2-3B	22 APR 2021
LOWW AD 2-59	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1E	27 JAN 2022		
LOWW AD 2-60	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1F	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-2-4	5 SEP 2024
LOWW AD 2-61	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-1G	27 JAN 2022	LOWW AD 2 MAP 13-2-4A	27 JAN 2022
LOWW AD 2-62	27 DEC 2024			LOWW AD 2 MAP 13-2-4B	22 APR 2021
LOWW AD 2-63	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-2	20 APR 2023	LOWW AD 2 MAP 13-4-3	5 SEP 2024
LOWW AD 2-64	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-2A	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 13-4-4	5 SEP 2024
LOWW AD 2-65	27 DEC 2024	LOWW AD 2 MAP 9-4-2B	25 JAN 2024	LOWW AD 2 MAP 14-2	26 DEC 2024

SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOAA AD 2-1	29 NOV 2024
LOAA AD 2-2	29 NOV 2024
LOAA AD 2 MAP 1-1	29 NOV 2024
LOAB AD 2-1	27 DEC 2024
LOAB AD 2-2	12 JUL 2024
LOAB AD 2 MAP 1-1	27 DEC 2024
LOAD AD 2-1	3 OCT 2024
LOAD AD 2-2	3 OCT 2024
LOAD AD 2 MAP 1-1	3 OCT 2024
LOAG AD 2-1	11 JUL 2024
LOAN AD 2-1	28 DEC 2023
LOAN AD 2-2	28 DEC 2023
LOAN AD 2-3	28 DEC 2023
LOAN AD 2-4	19 APR 2024
LOAN AD 2-5	19 APR 2024
LOAN AD 2-6	11 JUL 2024
LOAN AD 2-7	11 JUL 2024
LOAN AD 2-8	16 JUN 2023
LOAN AD 2-9	28 DEC 2023
LOAN AD 2-10	16 JUN 2023
LOAN AD 2-11	16 JUN 2023
LOAN AD 2-12	16 JUN 2023
LOAN AD 2-13	16 JUN 2023
LOAN AD 2-14	28 DEC 2023
LOAN AD 2-15	16 JUN 2023
LOAN AD 2-16	28 DEC 2023
LOAN AD 2-17	21 MAR 2024
LOAN AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023
LOAN AD 2 MAP 9-1	28 DEC 2023
LOAN AD 2 MAP 9-1A	28 JAN 2021
LOAN AD 2 MAP 13-2-1	28 DEC 2023
LOAN AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021
LOAN AD 2 MAP 14-2	21 MAR 2024
LOAR AD 2-1	12 JUL 2024
LOAR AD 2-2	12 JUL 2024
LOAR AD 2 MAP 1-1	12 JUL 2024
LOAS AD 2-1	4 OCT 2024
LOAU AD 2-1	11 JUL 2024
LOAV AD 2-1	28 DEC 2023
LOAV AD 2-2	28 FEB 2019
LOAV AD 2-3	28 DEC 2023
LOAV AD 2-4	19 APR 2024
LOAV AD 2-5	11 JUL 2024
LOAV AD 2-6	11 JUL 2024
LOAV AD 2-7	11 JUL 2024
LOAV AD 2-8	11 JUL 2024
LOAV AD 2-9	11 JUL 2024
LOAV AD 2-10	11 JUL 2024
LOAV AD 2-11	28 DEC 2023
LOAV AD 2-12	28 DEC 2023
LOAV AD 2-13	28 DEC 2023
LOAV AD 2-14	28 DEC 2023
LOAV AD 2-15	28 DEC 2023
LOAV AD 2-16	28 DEC 2023
LOAV AD 2-17	28 DEC 2023
LOAV AD 2-18	23 FEB 2024
LOAV AD 2 MAP 1-1	17 MAY 2024
LOAV AD 2 MAP 9-1	28 DEC 2023
LOAV AD 2 MAP 9-1A	28 JAN 2021
LOAV AD 2 MAP 9-2	28 DEC 2023
LOAV AD 2 MAP 9-2A	7 OCT 2021
LOAV AD 2 MAP 9-2B	28 DEC 2023
LOAV AD 2 MAP 13-2-1	28 DEC 2023
LOAV AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021
LOAV AD 2 MAP 13-2-2	28 DEC 2023
LOAV AD 2 MAP 13-2-2A	28 JAN 2021
LOAV AD 2 MAP 13-2-2B	28 JAN 2021
LOAV AD 2 MAP 13-2-2C	28 DEC 2023
LOAV AD 2 MAP 14-2	28 DEC 2023
LOGF AD 2-1	11 JUL 2024
LOGG AD 2-1	11 JUL 2024
LOGG AD 2-2	18 APR 2024
LOGG AD 2 MAP 1-1	18 APR 2024
LOGI AD 2-1	11 JUL 2024
LOGK AD 2-1	11 JUL 2024
LOGL AD 2-1	11 JUL 2024
LOGM AD 2-1	9 AUG 2024
LOGO AD 2-1	3 OCT 2024
LOGO AD 2-2	18 APR 2024
LOGO AD 2 MAP 1-1	3 OCT 2024
LOGP AD 2-1	9 AUG 2024
LOGP AD 2-2	9 AUG 2024
LOGP AD 2 MAP 1-1	9 AUG 2024
LOGT AD 2-1	11 JUL 2024
LOGW AD 2-1	11 JUL 2024
LOIH AD 2-1	8 AUG 2024
LOIH AD 2-2	21 MAY 2021
LOIH AD 2-3	11 OCT 2019
LOIH AD 2-4	19 APR 2024
LOIH AD 2-5	19 APR 2024
LOIH AD 2-6	11 JUL 2024
LOIH AD 2-7	8 AUG 2024
LOIH AD 2-8	8 AUG 2024
LOIH AD 2-9	8 AUG 2024
LOIH AD 2-10	28 DEC 2023
LOIH AD 2-11	28 DEC 2023
LOIH AD 2 MAP 1-1	8 AUG 2024
LOIH AD 2 MAP 14-2	28 NOV 2024
LOIJ AD 2-1	8 AUG 2024
LOIJ AD 2-2	6 OCT 2023
LOIJ AD 2-3	6 OCT 2023
LOIJ AD 2-4	8 AUG 2024
LOIJ AD 2-5	11 JUL 2024
LOIJ AD 2-6	8 AUG 2024
LOIJ AD 2-7	19 APR 2024
LOIJ AD 2-8	19 APR 2024
LOIJ AD 2-9	6 OCT 2023
LOIJ AD 2-10	22 MAR 2024
LOIJ AD 2-11	28 DEC 2023
LOIJ AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023
LOIJ AD 2 MAP 9-1	8 AUG 2024
LOIJ AD 2 MAP 9-1A	8 AUG 2024
LOIJ AD 2 MAP 13-2-1	5 SEP 2024
LOIJ AD 2 MAP 13-2-1A	8 AUG 2024
LOIJ AD 2 MAP 14-2	5 SEP 2024
LOIK AD 2-1	11 JUL 2024
LOIK AD 2-2	11 JUL 2024
LOIR AD 2-1	27 DEC 2024
LOIR AD 2-2	19 MAY 2023
LOKF AD 2-1	11 JUL 2024
LOKG AD 2-1	11 JUL 2024
LOKH AD 2-1	11 JUL 2024
LOKL AD 2-1	11 JUL 2024
LOKM AD 2-1	11 JUL 2024
LOKN AD 2-1	11 JUL 2024
LOKR AD 2-1	11 JUL 2024
LOKW AD 2-1	11 JUL 2024
LOLC AD 2-1	11 JUL 2024
LOLE AD 2-1	11 JUL 2024
LOLF AD 2-1	11 JUL 2024
LOLG AD 2-1	31 OCT 2024
LOLG AD 2-2	31 OCT 2024
LOLH AD 2-1	11 JUL 2024
LOLK AD 2-1	11 JUL 2024
LOLM AD 2-1	11 JUL 2024
LOLO AD 2-1	11 JUL 2024
LOLS AD 2-1	11 JUL 2024
LOLT AD 2-1	5 SEP 2024
LOLU AD 2-1	11 JUL 2024
LOLW AD 2-1	28 DEC 2023
LOLW AD 2-2	26 FEB 2021
LOLW AD 2-3	26 FEB 2021
LOLW AD 2-4	19 APR 2024
LOLW AD 2-5	11 JUL 2024
LOLW AD 2-6	19 APR 2024
LOLW AD 2-7	19 APR 2024
LOLW AD 2-8	19 APR 2024
LOLW AD 2-9	19 APR 2024
LOLW AD 2-10	19 APR 2024
LOLW AD 2-11	19 APR 2024
LOLW AD 2-12	19 APR 2024
LOLW AD 2-13	19 APR 2024
LOLW AD 2-14	19 APR 2024
LOLW AD 2-15	19 APR 2024
LOLW AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023
LOLW AD 2 MAP 14-2	28 DEC 2023
LOSM AD 2-1	11 JUL 2024
LOWZ AD 2-1	5 SEP 2024
LOWZ AD 2-2	7 NOV 2019
LOWZ AD 2-3	3 NOV 2023
LOWZ AD 2-4	8 AUG 2024
LOWZ AD 2-5	11 JUL 2024
LOWZ AD 2-6	5 SEP 2024
LOWZ AD 2-7	5 SEP 2024
LOWZ AD 2-8	5 SEP 2024
LOWZ AD 2-9	5 SEP 2024
LOWZ AD 2-10	5 SEP 2024
LOWZ AD 2-11	5 SEP 2024
LOWZ AD 2-12	5 SEP 2024
LOWZ AD 2-13	5 SEP 2024
LOWZ AD 2-14	8 AUG 2024
LOWZ AD 2 MAP 1-1	5 SEP 2024
LOWZ AD 2 MAP 9-1	5 SEP 2024
LOWZ AD 2 MAP 9-1A	15 JUN 2023
LOWZ AD 2 MAP 13-2-1	5 SEP 2024
LOWZ AD 2 MAP 13-2-1A	5 SEP 2024
LOWZ AD 2 MAP 14-2	5 SEP 2024

SEITE/PAGE		DATUM/DATE
MIL	LOXA 2-1	8 SEP 2022
	LOXA 2-2	14 SEP 2017
	LOXA 2-3	22 APR 2022
	LOXA 2-4	11 AUG 2023
	LOXA 2-5	28 DEC 2023
	LOXA 2-6	8 AUG 2024
	LOXN 2-1	8 SEP 2022
	LOXN 2-2	14 SEP 2017
	LOXN 2-3	12 AUG 2021
	LOXN 2-4	11 JUL 2024
	LOXN 2-5	11 JUL 2024
	LOXN 2-6	8 AUG 2024
	LOXN AD 2 MAP 14-2	11 JUL 2024
	LOXT 2-1	27 JAN 2022
	LOXT 2-2	5 DEC 2019
	LOXT 2-3	21 MAR 2024
	LOXT 2-4	21 MAR 2024
	LOXT 2-5	19 JUN 2020
	LOXT 2-6	6 OCT 2023
	LOXT 2-7	21 MAR 2024
	LOXT 2-8	21 MAR 2024
	LOXT 2-9	27 JAN 2022
	LOXT 2-10	26 DEC 2024
	LOXT 2-11	6 NOV 2020
	LOXT 2-12	27 DEC 2024
	LOXT 2-13	26 DEC 2024
	LOXT 2-14	26 DEC 2024
	LOXT 2-15	26 DEC 2024
	LOXT 2-16	8 AUG 2024
	LOXT AD 2 MAP 1-1	3 OCT 2024
	LOXT AD 2 MAP 4-1	6 NOV 2020
	LOXT AD 2 MAP 12-1	26 DEC 2024
	LOXT AD 2 MAP 12-1-1	6 NOV 2020
	LOXT AD 2 MAP 13-2-1	26 DEC 2024
	LOXT AD 2 MAP 13-2-1A	26 DEC 2024
	LOXT AD 2 MAP 13-2-1B	6 NOV 2020
	LOXT AD 2 MAP 14-1	3 OCT 2024
	LOXZ 2-1	11 AUG 2022
	LOXZ 2-2	29 MAY 2014
	LOXZ 2-3	22 APR 2022
	LOXZ 2-4	22 APR 2022
	LOXZ 2-5	28 APR 2016
	LOXZ 2-6	6 OCT 2023
	LOXZ 2-7	28 APR 2016
	LOXZ 2-8	22 APR 2022
	LOXZ 2-9	14 JUL 2023
	LOXZ 2-10	27 JAN 2022
	LOXZ 2-11	27 DEC 2024
	LOXZ 2-12	28 DEC 2023
	LOXZ 2-13	3 DEC 2020
	LOXZ 2-14	4 OCT 2024
	LOXZ 2-15	8 AUG 2024
	LOXZ AD 2 MAP 1-1	8 AUG 2024
	LOXZ AD 2 MAP 4-1	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 4-2	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 5-1	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 9-1	3 OCT 2024
	LOXZ AD 2 MAP 9-1A	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 9-1B	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 9-1C	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 9-1D	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 9-2	3 OCT 2024
	LOXZ AD 2 MAP 9-2A	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 9-2B	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 9-2C	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 9-2D	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 12-1	25 JAN 2024
	LOXZ AD 2 MAP 12-1-1	3 DEC 2020
	LOXZ AD 2 MAP 13-2-2	3 OCT 2024
	LOXZ AD 2 MAP 13-2-2A	11 AUG 2022
	LOXZ AD 2 MAP 13-6-2	3 OCT 2024
	LOXZ AD 2 MAP 14-1	3 OCT 2024
	LOXZ AD 2 MAP 14-2	16 MAY 2024
AD 3	AD 3-1	11 JUL 2024
	AD 3-2	29 NOV 2024
	AD 3-3	12 JUL 2024
	AD 3-4	11 JUL 2024
	AD 3-5	11 JUL 2024
	AD 3-6	11 JUL 2024
	AD 3-7	11 JUL 2024
	AD 3-8	11 JUL 2024
	AD 3-9	11 JUL 2024
	AD 3-10	11 JUL 2024
	AD 3-11	11 JUL 2024
	AD 3-12	11 JUL 2024
	AD 3-13	11 JUL 2024
	AD 3-14	9 AUG 2024
	AD 3-15	11 JUL 2024
	AD 3-16	11 JUL 2024
	AD 3-17	9 AUG 2024
	AD 3-18	11 JUL 2024
	AD 3-19	11 JUL 2024
	AD 3-20	11 JUL 2024
	AD 3-21	11 JUL 2024
	AD 3-22	11 JUL 2024
	AD 3-23	11 JUL 2024
	AD 3-24	11 JUL 2024
	AD 3-25	11 JUL 2024
	AD 3-26	11 JUL 2024
	AD 3-27	11 JUL 2024
	AD 3-28	11 JUL 2024
	AD 3-29	11 JUL 2024
	AD 3-30	11 JUL 2024
	AD 3-31	11 JUL 2024
	AD 3-32	11 JUL 2024
	AD 3-33	11 JUL 2024
	AD 3-34	29 NOV 2024
	AD 3-35	29 NOV 2024
	LOAT AD 3-1	11 JUL 2024
	LOAT AD 3-2	11 JUL 2024
	LOAT AD 3-3	21 MAR 2024
	LOAT AD 3-4	21 MAR 2024
	LOAT AD 3-5	21 MAR 2024
	LOAT AD 3-6	21 MAR 2024
	LOAT AD 3-7	11 JUL 2024
	LOAT AD 3 MAP 1-1	21 MAR 2024
	LOAT AD 3 MAP 14-2	11 JUL 2024
	LOBL AD 3-1	11 JUL 2024
	LOBL AD 3-2	11 JUL 2024
	LOBL AD 3-3	25 FEB 2022
	LOBL AD 3-4	25 FEB 2022
	LOBL AD 3-5	11 JUL 2024
	LOBL AD 3-6	25 FEB 2022
	LOBU AD 3-1	11 JUL 2024
	LOBU AD 3-2	11 JUL 2024
	LOBU AD 3-3	25 FEB 2022
	LOBU AD 3-4	28 JAN 2022
	LOBU AD 3-5	11 JUL 2024
	LOBU AD 3-6	11 JUL 2024
	LODK AD 3-1	27 JAN 2022
	LODK AD 3-2	11 JUL 2024
	LODK AD 3-3	13 AUG 2021
	LODK AD 3-4	13 AUG 2021
	LODK AD 3-5	11 JUL 2024
	LODK AD 3-6	11 JUL 2024
	LODO AD 3-1	27 JAN 2022
	LODO AD 3-2	11 JUL 2024
	LODO AD 3-3	18 JUN 2021
	LODO AD 3-4	18 JUN 2021
	LODO AD 3-5	11 JUL 2024
	LODO AD 3-6	11 JUL 2024
	LODO AD 3-7	11 JUL 2024
	LODO AD 3 MAP 9-1	28 NOV 2024
	LODO AD 3 MAP 9-1A	28 JAN 2021
	LODO AD 3 MAP 9-1B	28 JAN 2021
	LODO AD 3 MAP 13-2-1	28 NOV 2024
	LODO AD 3 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021
	LODO AD 3 MAP 13-2-1B	28 JAN 2021
	LODO AD 3 MAP 13-2-1C	28 JAN 2021
	LOGH AD 3-1	27 JAN 2022
	LOGH AD 3-2	11 JUL 2024
	LOGH AD 3-3	18 JUN 2021
	LOGH AD 3-4	28 JAN 2021
	LOGH AD 3-5	11 JUL 2024
	LOGH AD 3-6	11 JUL 2024
	LOGH AD 3-7	11 JUL 2024
	LOGH AD 3 MAP 9-1	28 NOV 2024
	LOGH AD 3 MAP 9-1A	7 OCT 2021
	LOGH AD 3 MAP 9-1B	28 NOV 2024
	LOGH AD 3 MAP 13-2-1	28 NOV 2024
	LOGH AD 3 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021
	LOGH AD 3 MAP 13-2-1B	28 JAN 2021
	LOGH AD 3 MAP 13-2-1C	28 NOV 2024
	LOGZ AD 3-1	27 JAN 2022
	LOGZ AD 3-2	11 JUL 2024
	LOGZ AD 3-3	18 JUN 2021
	LOGZ AD 3-4	18 JUN 2021
	LOGZ AD 3-5	11 JUL 2024
	LOGZ AD 3-6	11 JUL 2024
	LOJD AD 3-1	27 JAN 2022
	LOJD AD 3-2	11 JUL 2024
	LOJD AD 3-3	13 AUG 2021
	LOJD AD 3-4	11 JUL 2024
	LOJD AD 3-5	11 JUL 2024
	LOJD AD 3-6	13 AUG 2021

4.2.1.5. Die Mitteilung über die geplanten Abflugs- und Ankunftszeiten hat in schriftlicher Form unter Einhaltung der IATA Standards per Fax, Internet oder e-mail zu erfolgen.

4.2.1.6. Geplante Flüge, deren Bekanntgabe nach den vorgegebenen Fristen erfolgen, können nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Kapazitäten bestätigt werden.

4.2.2.

4.2.2.1. Die in Punkt *4.2.1.* angeführten Richtlinien haben keinen Bezug auf die Erfordernisse zur Beantragung von Linien- und Bedarfsflügen bei den Luftfahrtbehörden gem. nationalem Recht. Die dort angeführten Zeiträume, innerhalb derer die Anträge einzubringen sind, sind strikt einzuhalten.

4.2.2.2. Die Anträge sind gem. den nationalen Rechtsbestimmungen bei Austro Control GmbH bzw. beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzureichen.

4.2.3. Für den Flughafen Wien-Schwechat ist ein durch die SCA-Schedule Coordination Austria GmbH bestätigter Slot notwendig.

4.2.4. Für den Flughafen Innsbruck ist an Samstagen und Sonntagen in der Wintersaison ein durch die SCA-Schedule Coordination Austria GmbH bestätigter Slot notwendig.

4.2.5. Schedule Coordinator Austria:

4.2.5.1. Kontakt:
SCA-Schedule Coordination Austria GmbH
Office Park I, Top B08/04
1300 Wien-Flughafen
AUSTRIA

TEL: +43 1 7007 / 23600
EMAIL: (for slot requests): viecpxh@slots-austria.com
EMAIL: (others): office@slots-austria.com
WEB: www.slots-austria.com

5. ÖSTERREICHISCHE ZIVILLUFTFAHRZEUG-LÄRMZULÄSSIGKEITSVERORDNUNG - BESCHRÄNKUNGEN FÜR FLUGZEUGE MIT STRAHLANTRIEB ("ZIVILLUFTFAHRZEUG-LÄRMZULÄSSIGKEITSVERORDNUNG ZLZV-2005")

5.1. Überflüge sind nicht betroffen von dieser Verordnung.

5.2. Zivile Überschallflugzeuge die sich auf einem Unterschallflug, von oder zu einem österreichischen Flugplatz befinden, unterliegen dieser Verordnung.

5.3. In Österreich ist es nicht erlaubt, Überschalllärm mit zivilen Flugzeugen zu verursachen.

4.2.1.5. The notification of the planned arrival and departure times is required in written form in accordance with IATA standards per fax, internet or e-mail.

4.2.1.6. Where notification of planned flights is submitted after the respective deadlines such flights can only be confirmed subject to availability.

4.2.2.

4.2.2.1. The procedure referred to in item *4.2.1.* has no effect on application requirements for authorization of scheduled and non-scheduled flights by the aviation authorities according to the national law. The filing periods for the applications shall be strictly observed.

4.2.2.2. Applications shall be submitted according to the national law to Austro Control GmbH or to the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology respectively.

4.2.3. For Wien-Schwechat airport a confirmed slot by the SCA-Schedule Coordination Austria GmbH is required.

4.2.4. For Innsbruck airport a confirmed slot by the SCA-Schedule Coordination Austria GmbH is required on Saturdays and Sundays during the winter season.

4.2.5. Schedule Coordinator Austria:

4.2.5.1. Contact:
SCA-Schedule Coordination Austria GmbH
Office Park I, Top B08/04
1300 Wien-Flughafen
AUSTRIA

TEL: +43 1 7007 / 23600
EMAIL: (for slot requests): viecpxh@slots-austria.com
EMAIL: (others): office@slots-austria.com
WEB: www.slots-austria.com

5. AUSTRIAN RULES AND REGULATIONS ON CIVIL AIRCRAFT NOISE CRITERIA - RESTRICTIONS FOR JET AIRCRAFT (AUSTRIAN ORDINANCE "ZIVILLUFTFAHRZEUG-LÄRMZULÄSSIGKEITSVERORDNUNG ZLZV-2005"

5.1. Overflights are not affected by this ordinance.

5.2. Civil supersonic aircraft on subsonic flights to/from Austrian aerodromes are also subject to this ordinance.

5.3. It is prohibited to produce supersonic noise with civil aircraft in Austria.

5.4. Entsprechend der österreichischen "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005" (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

5.4.1. An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhanges 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

5.4.2. ausgenommen von den unter 5.4.1. angeführten Bestimmungen sind:

- Flugzeuge gemäß Verordnung (EG) Nr. 991/2001 der Kommission zur Änderung des Anhangs der Richtlinie 92/14/EWG des Rates,
- Flugzeuge, die für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden, wie insbesondere Ambulanz- und Rettungsflüge und Flüge im Rahmen von Katastropheneinsätzen,
- Flugzeuge, die Flüge zu Ausweichflugplätzen durchführen müssen

5.5. Piloten von Flugzeugen mit Strahlantrieb müssen ein Lärmzertifikat an Bord mitführen (kann auch eine Anmerkung im Lufttüchtigkeitszeugnis sein) und dieses auf Verlangen von Organen der österreichischen Zivilluftfahrtbehörde vorweisen.

5.6. ATC ist berechtigt, Piloten von Flugzeugen mit Strahlantrieb, welche beabsichtigen gegen die "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung" zu verstoßen, die An- und Abflugfreigabe zu verweigern.

5.7. Verstöße gegen diese Verordnung werden von der zuständigen österreichischen Behörde bestraft.

5.8. Verfahren zur Lärmvermeidung auf Flugplätzen siehe AD 2, Abschnitt 2.21.

5.4. According to the Austrian ordinance "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005" (BGBl. II NR 425/2005) the following is applicable:

5.4.1. Approaches and departures to/from Austrian civil aerodromes are only permitted to be performed by subsonic jet aeroplanes if the produced noise does not exceed at least the noise limits specified in chapter 3 of ICAO Annex 16, Vol I.

5.4.2. Exempted from the regulations listed under 5.4.1. are:

- aeroplanes according to the Commission REGULATION (EC) No. 991/2001 amending the Annex to Council Directive 92/14/EEC,
- aeroplanes used for extraordinary circumstances, in particular ambulance- and rescue flights as well as flights used for catastrophe missions,
- aeroplanes, which have to execute flights to alternate aerodromes.

5.5. Pilots of jet aircraft shall carry a noise certificate on board (which may also be a remark in the certificate of airworthiness of the aircraft) which must be shown on demand of representatives of the Austrian Civil Aviation Authorities.

5.6. ATC is entitled to deny approach and departure clearance to pilots of jet aircaft, which intend to violate noise regulations according to the ordinance.

5.7. Violations of noise regulations according to the ordinance will be punished by the competent Austrian authorities.

5.8. Noise abatement procedures at aerodromes see AD 2, section 2.21.

© Austro Control GmbH

GEN 1.6 ZUSAMMENFASSUNG VON NATIONALEN VORSCHRIFTEN UND INTERNATIONALEN ABKOMMEN/VERTRÄGEN

1. IN ÖSTERREICH GELTENDE LUFTVERKEHRSRECHTLICHE RECHTSVORSCHRIFTEN FÜR DEN ZIVILLUFTVERKEHR

1.1. Kundmachung österreichischer Rechtsvorschriften

1.1.1. RIS - Rechtsinformationssystem des Bundes
Unter https://www.ris.bka.gv.at wird das österreichische Recht dokumentiert. Es dient u.a. der Kundmachung der in den Bundes- und Landesgesetzblättern zu verlautbarenden Rechtsvorschriften. Es dient weiters der Information über das Recht von Bund und Ländern und bietet einen Zugang zur Rechtsprechung, zu ausgewählten Rechtsnormen von Gemeinden, zu ausgewählten Erlässen von Bundesministerien sowie zu sonstigen Kundmachungen. Das RIS bietet einen barrierefreien Zugang und ist somit für jedermann unentgeltlich zugänglich.

1.2. Kundmachung von Rechtsakten der Europäischen Union

1.2.1. Einen Gesamtüberblick über die EU-Rechtsakte (Verordnungen, Richtlinien, Beschlüsse, Empfehlungen) bietet das EU-Service EUR-Lex unter https://eur-lex.europa.eu. Im Unterkapitel 07.40 werden die wichtigsten EU-Rechtsvorschriften für den Bereich Luftverkehr zusammengefasst.

1.3. Standards und Recommended Practices der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Österreich

1.3.1. Das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (auch Chicagoer Abkommen und Chicagoer Konvention genannt) wurde am 7. Dezember 1944 in Chicago von 52 Staaten unterzeichnet. Damit wurde die Grundlage eines internationalen Luftfahrtrechts auf völkerrechtlicher Basis geschaffen und die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.

1.3.2. Österreich hat das Abkommen unterzeichnet und ratifiziert (BGBl Nr. 263/1949).

1.3.3. Das Abkommen beschränkt sich ausdrücklich auf den privaten Luftverkehr (kommerziell und nichtkommerziell), auf Staatsluftfahrzeuge ist das Abkommen nicht anwendbar.

GEN 1.6 SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS/ CONVENTIONS

1. CIVIL AVIATION LEGISLATION APPLICABLE IN AUSTRIA

1.1. Publication of Austrian Legal Acts

1.1.1. RIS - Rechtsinformationssystem des Bundes (Austrian Federation's Law Information System)
The Legal Information System of the Republic of Austria (see https://www.ris.bka.gv.at) is a platform and data base providing information on Austrian law. Its main contents are legislation in its current version (federal and state), law gazettes (federal and state) and case law. The Legal Information System also serves as the framework for the authentic electronic publication of the Federal Law Gazette and of the State Law Gazettes. The Legal Information System presents barrier-free access free of charge.

1.2. Publication of Legal Acts of the European Union

1.2.1. The EU-Service "EUR-Lex" (https://eur-lex.europa.eu) presents an overview of all legal acts of the European Union (Regulations, Directives, Decisions, Guidelines). The major legal acts regarding aviation are summarized in subchapter 07.40.

1.3. Standards and Recommended Practices of the International Civil Aviation Organisation (ICAO) in Austria

1.3.1. The Convention on International Civil Aviation (also named "Chicago Convention") was signed in Chicago by 52 States on December 7th, 1944. This was the foundation of international civil aviation legislation under international law and the establishment of the International Civil Aviation Organisation (ICAO).

1.3.2. The Chicago Convention was also signed and ratified by the Austrian State (BGBl. Nr. 263/1949).

1.3.3. The Convention is explicitly restricted to private aviation (commercial and non-commercial); the Convention is not applicable to State aircraft.

1.3.4. Standards und empfohlene Verfahren sowie technische Details sind aus Gründen der Zweckmäßigkeit in 19 Anhänge, sowie PANS (Procedures for Air Navigation Services) und ergänzende Dokumente ausgelagert, welche integraler Bestandteil des Abkommens sind. Die Unterzeichnerstaaten sind verpflichtet, die von der ICAO festgelegten Standards und empfohlenen Verfahren so weit wie möglich umzusetzen. Es handelt sich bei diesen Standards und empfohlenen Verfahren um einen verbindlichen Auftrag an die Unterzeichnerstaaten, konforme nationale Vorschriften zu erlassen und umzusetzen. Diese Verbindlichkeit ist aber nicht absolut: Jeder Staat hat das Recht, einzelne Punkte abweichend zu regeln. Abweichungen zu den Standards und empfohlenen Verfahren der Anhänge zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt sind der ICAO mitzuteilen.

Solche Abweichungen sind im Kapitel GEN 1.7 zu verlautbaren. Soweit dort keine entsprechenden Abweichungen verlautbart sind und soweit die anzuwendenden EU-Verordnungen nichts Gegenteiliges normieren, sind die Anhänge zum Abkommen von Chicago sowie das Abkommen von Chicago selbst anwendbar.

1.3.4. For practical reasons the Standards and Recommended Practices as well as technical details are presented in 19 Annexes, PANS (Procedures for Air Navigation Services) and supplementary documents which are integral parts of the Convention. The signature states are obliged to implement the Standards and Recommended Practices of ICAO as far as possible. These Standards and Recommended Practices constitute a binding mandate for the signature states, to enact and implement conformal national regulations. Nevertheless, this is not an absolute mandate. Each State retains its right to regulate particular points differently. Differences to the Standards and Recommended Practices of the Annexes to the Chicago Convention have to be notified to ICAO.

Such differences are published in the chapter GEN 1.7. Unless the respective differences are published in GEN 1.7 and notwithstanding relevant applicable EU Regulations, the Annexes to the Chicago Convention and the Chicago Convention itself are applicable.

2. IN ÖSTERREICH GELTENDE LUFTFAHRTRECHTLICHE BESTIMMUNGEN

2.1. Jeder hat von sich aus die Pflicht, sich über die geltenden Rechtsvorschriften Kenntnis zu verschaffen.

2.2. Österreichisches Luftfahrtrecht

2.2.1. Im Folgenden werden die wesentlichsten österreichischen luftverkehrsrechtlichen Rechtsvorschriften für die Zivilluftfahrt in alphabetischer Reihenfolge aufgelistet. (Kein Anspruch auf Vollständigkeit!)
(verfügbar in deutscher Sprache)
Quelle: Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS)

2. AVIATION LEGISLATION IN FORCE IN AUSTRIA

2.1. It is everybody's responsibility to get acquainted with the relevant legislation.

2.2. Austrian aviation legislation

2.2.1. The table shows the most relevant Austrian legal requirements for civil aviation in alphabetic order (list is not exhaustive). (available in german language)
Source: "Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS)"

KURZTITEL SHORT TITLE	ART TYPE	STAMMFASSUNG ORIGINAL VERSION	IN DER FASSUNG LAST AMENDED BY
Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung *Law on the Austro Control GmbH*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. Nr. 898/1993	BGBl. I Nr. 37/2018
Austro Control-Gebührenverordnung *Austro Control Tariffs Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. Nr. 2/1994	BGBl. II Nr. 236/2022
Flugabgabegesetz (FlugAbgG) *Air Transport Levy Act*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 111/2010	BGBl. I Nr. 96/2020
Flugfelder-Grenzüberflugsverordnung 2013 (F-GÜV 2013) *Transit of Border to and from Airfields Ordinance 2013*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 360/2013	BGBl. II Nr. 424/2021
Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz *Airport Ground Handling Law*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 97/1998	BGBl. I Nr. 98/2007
Flughafenentgeltegesetz *Airport Tariffs Law*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 41/2012	BGBl. I Nr. 152/2021
Flughafen-Zertifizierungsverordnung *Airport Certification Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 315/2010	-
Flugsicherungsan- und Abfluggebührenverordnung (FSAG-V 2008) *Terminal Air Navigation Charges Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 80/2008	-

© Austro Control GmbH

KURZTITEL SHORT TITLE	ART TYPE	STAMMFASSUNG ORIGINAL VERSION	IN DER FASSUNG LAST AMENDED BY
Flugsicherungsstreckengebührengesetz *Law on Route Air Navigation Charges*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. Nr. 137/1986	-
Frequenznutzungsverordnung 2013 (FNV 2013) *Frequency Usage Ordinance 2013*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 63/2014	BGBl. II Nr. 61/2023
Funker-Zeugnisgesetz 1998 (FZG) *Radio Operator Certificates Law 1998*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 26/1999	BGBl. I Nr. 190/2021
Funker-Zeugnisgesetzdurchführungsverordnung *Radio Operator Certificates Procedures Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 85/1999	BGBl. II Nr. 398/2019
Funkschnittstellen-Beschreibungsverordnung (FSBV) *Radio Communication Interfaces Description Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 65/2014	BGBl. II Nr. 318/2019
Gästeflugverordnung *Ordinance on the Recognition of Foreign Licenses for Aviation Personnel and Certificates for the Allowed Usage in Flight*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 49/2017	-
Grenzüberflugsverordnung (GÜV) *Border Transit Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. Nr. 249/1987	BGBl. II Nr. 43/2014
Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz - Verordnung *Hospital Heliport Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 82/2017	-
Luftfahrt-Aufsichtsorgane-Dienstkarten-Verordnung *Aviation Inspection Licenses Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 44/2005	-
Luftfahrtgesetz (LFG) *Austrian Aviation Act*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. Nr. 253/1957	BGBl. I Nr. 40/2024
Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 *Aviation Security Law 2011*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 111/2010	BGBl. I Nr. 161/2013
Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung *Air Traffic Noise Immission Control Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 364/2012	-
Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung 2008 (AOCV 2008) *Air Operator Certificate and Flight Operations Ordinance 2008*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 254/2008	BGBl. II Nr. 167/2021
Luftverkehrsregeln 2014 (LVR 2014) *Rules of the Air 2014*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 297/2014	BGBl. II Nr. 199/2024
Militärflugplatz-Gebührenverordnung (MFPGebV) *Military Aerodrome Charges Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 127/2008	-
Militärluftfahrt-Flugunfalluntersuchungskommissionsverordnung *Military Aviation Aircraft Accident Investigation Commission Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 368/2001	-
Militärluftfahrt-Personalverordnung 2012 *Military Aviation Personnel Licensing Ordinance 2012*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 401/2012	-
Militärluftfahrzeug- und Militärluftfahrtgerätverordnung 2008 *Military Aircraft and Appliances Ordinance 2008*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 379/2008	-
Nationales Sicherheitsprogramm - Verordnung *National Security Programme Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 276/2011	-
ÖAeC - Zuständigkeitsverordnung *Responsibilities of the Austrian Aero Club Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. Nr. 394/1994	BGBl. II Nr. 388/2020
Pauschalbetrag als Ersatz für die Überprüfung der Zuverlässigkeit *Acceptance of a Fixed Amount as Substitute for the Reliability Check*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 113/2005	-
Bundesgestz [...] über die Verarbeitung von Fluggastdaten [...] (PNR-Gesetz, PNR-G) *Law on the Processing of Data on Air Passengers*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 64/2018	-
Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen *Law on Safety Measures for Foreign Aircraft and Air Carriers*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 55/2010	BGBl. I Nr. 96/2013

KURZTITEL SHORT TITLE	ART TYPE	STAMMFASSUNG ORIGINAL VERSION	IN DER FASSUNG LAST AMENDED BY
Slotkoordinationsverordnung 2008 (SlotKV 2008) *Slot Coordination Ordinance 2008*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 155/2008	-
Telekommunikationsgesetz 2021 *Telecommunications Act 2021*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 190/2021	BGBl. I Nr. 6/2024
Telekommunikationsgebührenverordnung (TKGV) *Telecommunication Charges Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 29/1998	BGBl. II Nr. 108/2011
Tiertransportgesetz 2007 (TTG 2007) *Animal Transport Law 2007*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 54/2007	BGBl. I Nr. 130/2022
Unfalluntersuchungsgesetz (UUG 2005) *Law on the Independent Safety Investigation of Accidents and Incidents*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 123/2005	BGBl. I Nr. 231/2021
Verordnung über brennbare Flüssigkeiten (VbF) 2023 *Combustible Liquids Ordinance 2023*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 45/2023	-
Weltraumgesetz *Austrian Outer Space Act*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 132/2011	BGBl. I Nr. 37/2018
Weltraumverordnung *Austrian Outer Space Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 36/2015	BGBl. II Nr. 90/2018
Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) 2024 *Civil Aerodrome Operation Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 397/2023	-
~~Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO)~~ ~~*Civil Aerodrome Operation Ordinance*~~	Verordnung Ordinance	BGBl. Nr. 72/1962	Aufgehoben durch/ repealed by BGBl. II Nr. 397/2023
Zivilflugplatz-Verordnung (ZFV 1972) *Civil Aerodromes Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. Nr. 313/1972	-
Zivilluftfahrt-Personalverordnung (ZLPV) *Civil Aviation Personnel Licensing Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. Nr. 219/1958	BGBl. II Nr. 205/2006
Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006) *Civil Aviation Personnel Licensing Ordinance 2006*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 205/2006	BGBl. II Nr. 389/2020
Zivilluftfahrt-Statistikgesetz *Civil Aviation Statistics Act*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. Nr. 61/1972	-
Zivilluftfahrt-Statistikverordnung *Civil Aviation Statistics Ordinance*	Verordnung Ordinance	BGBl. Nr. 538/1976	-
Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung (ZNV) *Ordinance on Measures for Occurrences and Emergencies in Civil Aviation*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 318/2007	BGBl. II Nr. 397/2023
Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV 2010) *Civil Aircraft and Appliances Ordinance 2010*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 143/2010	BGBl. II Nr. 383/2020
Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV 1985) *Civil Aircraft Ambulance- and Rescue Flights Ordinance 1985*	Verordnung Ordinance	BGBl. Nr. 126/1985	BGBl. II Nr. 160/2020
Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 (ZLZV 2005) *Civil Aircraft Noise Criteria Ordinance 2005*	Verordnung Ordinance	BGBl. II Nr. 425/2005	BGBl. II Nr. 378/2022
Zwischenstaatlicher Luftverkehr 2008 (BGzLV 2008) *International Air Transport Act 2008*	Bundesgesetz Federal Law	BGBl. I Nr. 96/2008	BGBl. I Nr. 96/2013

© Austro Control GmbH

3.3.8.4.3.10. Falls eine Landung nicht möglich ist, ist zu einem Ausweichflugplatz, allenfalls zu dem im Flugplan angegebenen, zu fliegen.

3.3.8.4.4. Die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle hat der Ausübung des Flugverkehrskontrolldienstes für den übrigen Flugverkehr im betreffenden Luftraum die Annahme zugrunde zu legen, dass der Pilot des Luftfahrzeuges, dessen Flugfunk-Sprechfunkverbindung ausgefallen ist, sich nach den Bestimmungen der Abs. (2) oder (3) *[Punkt 3.3.8.4.2. oder 3.3.8.4.3.]* verhält, wenn nicht

3.3.8.4.4.1. mit Hilfe von Radar oder auf andere Weise festgestellt wird, dass der Pilot von diesen Bestimmungen abweicht oder

3.3.8.4.4.2. die sichere Nachricht vorliegt, dass das Luftfahrzeug gelandet ist.

3.4. Fluginformationsdienst

3.4.1. SERA.9001 Anwendung

3.4.1.1. Die zuständigen Flugverkehrsdienststellen haben für alle Luftfahrzeuge Fluginformationsdienst zu erbringen, die von den Informationen voraussichtlich betroffen sind und

3.4.1.1.1. für die Flugverkehrskontrolldienst erbracht wird oder

3.4.1.1.2. die den zuständigen Flugverkehrsdienststellen auf andere Weise bekannt sind.

Anmerkung: Im Zusammenhang mit der Erbringung von Fluginformationsdienst umfasst der Ausdruck "Luftfahrzeuge die den zuständigen Flugverkehrsdienststellen auf andere Weise bekannt sind" Fälle in welchen ein Luftfahrzeug in nicht freigabepflichtigem Luftraum betrieben wird und kein Erfordernis zur Flugplanabgabe oder zur Herstellung einer Zweiweg-Funkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrsdienststelle besteht. Daher kann der Ausdruck dahingehend verstanden werden, dass es sich um Flüge handelt von welchen der Fluglotse oder der Fluginformationsbedienstete Details über den Flug sowie die Flugabsichten kennt.

3.4.1.2. Das Empfangen des Fluginformationsdienstes entbindet den verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs von keiner seiner Pflichten. Er hat hinsichtlich vorgeschlagener Änderungen des Flugplans die abschließende Entscheidung zu treffen.

3.4.1.3. Erbringen Flugverkehrsdienststellen sowohl Fluginformationsdienst als auch Flugverkehrskontrolldienst, hat die Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes Vorrang vor der Erbringung des Fluginformationsdienstes, wenn es die Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes erfordert.

3.3.8.4.3.10. If landing is not possible, the flight has to be continued to an alternate aerodrome.

3.3.8.4.4. The ATC-unit in question has to exert air traffic control service for other air traffic in the airspace concerned, to assure that the pilot of the aircraft with air-round voice communications failure will comply with the regulations of para (2) respectively para (3) *[item 3.3.8.4.2. or 3.3.8.4.3.]*, if not

3.3.8.4.4.1. with the aid of radar or by other means it can be detected that the pilot deviates from these regulations or

3.3.8.4.4.2. safe information has arrived, that the aircraft is landed.

3.4. Flight information service

3.4.1. SERA.9001 Application

3.4.1.1. Flight information service shall be provided by the appropriate air traffic services units to all aircraft which are likely to be affected by the information and which are:

3.4.1.1.1. provided with air traffic control service; or

3.4.1.1.2. otherwise known to the relevant air traffic services units.

Remark: In the context of flight information service, the expression 'otherwise known to the relevant air traffic service unit' covers the cases when the aircraft is operating within airspace where no ATC clearance is mandatory, where there are no requirements for the submission of a flight plan or for a continuous air-ground two-way communication with the air traffic services unit in charge of providing services in that portion of airspace. Therefore, the expression may be interpreted as traffic, the current flight details and intentions of which are known to the air traffic controller/FIS officer.

3.4.1.2. The reception of flight information service does not relieve the pilot-in-command of an aircraft of any responsibilities and the pilot-in-command shall make the final decision regarding any suggested alteration of flight plan.

3.4.1.3. Where air traffic services units provide both flight information service and air traffic control service, the provision of air traffic control service shall have precedence over the provision of flight information service whenever the provision of air traffic control service so requires.

3.4.2. SERA.9005 Umfang des Fluginformationsdienstes

3.4.2.1. Der Fluginformationsdienst umfasst die Bereitstellung folgender relevanter Informationen:

3.4.2.1.1. SIGMET- und AIRMET-Informationen;

3.4.2.1.2. Informationen über Vulkanaktivitäten vor einem Ausbruch, Vulkanausbrüche und Vulkanaschewolken;

3.4.2.1.3. Informationen über die Freisetzung radioaktiver Stoffe oder giftiger Chemikalien in die Atmosphäre;

3.4.2.1.4. Informationen über Änderungen der Verfügbarkeit von Funknavigationsdiensten;

3.4.2.1.5. Informationen über Änderungen des Zustands von Flugplätzen und zugehörigen Einrichtungen, einschließlich Informationen über den Zustand der Bewegungsflächen von Flugplätzen, wenn diese durch Schnee, Eis oder stehendes Wasser beeinträchtigt werden; dabei gilt:

a) in SNOWTAM-Meldungen wird der Pistenzustand immer für alle verfügbaren Pisten in Richtung der Pistenschwelle mit der niedrigeren Kennzahl angegeben;

b) bei der Übermittlung von Pistenzustandsberichten an Luftfahrzeuge über Sprechfunk oder ATIS werden die Informationen immer auf die in Betrieb befindliche Piste und Pistenrichtung bezogen. Als "erstes Drittel" wird in Sprechfunk oder ATIS (ausgenommen SNOWTAM) immer das erste Drittel der gesamten Pistenlänge in Lande- oder Startrichtung bezeichnet;

c) um die Frequenzbelastung zu minimieren, wird bei An- und Abflügen über Sprechfunk der gesamte Pistenzustandsbericht nur auf Anforderung der Flugzeugbesatzung übermittelt.

Anmerkung: Für Details siehe das jeweils gültige AIC "Sprechfunkverfahren für den beweglichen Flugfunkdienst".

3.4.2.1.6. Informationen zu unbemannten Freiballonen;

3.4.2.1.7. Informationen über anormale Luftfahrzeugkonfigurationen und -zustände;

3.4.2.1.8. sonstige Informationen zu Sachverhalten, die sich auf die Sicherheit auswirken können.

3.4.2.2. Der für Flüge erbrachte Fluginformationsdienst muss zusätzlich zu den in Buchstabe a *[Punkt 3.4.2.1.]* genannten Informationen die Bereitstellung von Informationen über Folgendes einschließen:

3.4.2.2.1. gemeldete oder vorhergesagte Wetterbedingungen an Start-, Ziel- und Ausweichflugplätzen;

3.4.2. SERA.9005 Scope of flight information service

3.4.2.1. Flight information service shall include the provision of pertinent:

3.4.2.1.1. SIGMET and AIRMET information;

3.4.2.1.2. information concerning pre-eruption volcanic activity, volcanic eruptions and volcanic ash clouds;

3.4.2.1.3. information concerning the release into the atmosphere of radioactive materials or toxic chemicals;

3.4.2.1.4. information on changes in the availability of radio navigation services;

3.4.2.1.5. information on changes in condition of aerodromes and associated facilities, including information on the state of the aerodrome movement areas when they are affected by snow, ice or significant depth of water; whereby:

a) in SNOWTAM-Messages the runway condition is always indicated for all available runways in the direction of the runway having the lower runway designator;

b) when transmitting runway condition information to aircraft via radio telephony or via ATIS the information always refers to the runway in use in the direction of landing or take-off. The "first part" in radio telephony or ATIS always means the first third of the whole runway length in the direction of landing or take-off;

c) in order to minimise frequency impact, for departures and arrivals the complete runway condition report will be transmitted via radio telephony only on request of the flight crew.

Remark: For details see AIC "Radio communication procedures for the aeronautical mobile service".

3.4.2.1.6. information on unmanned free balloons;

3.4.2.1.7. information on abnormal aircraft configuration and condition;

3.4.2.1.8. any other information likely to affect safety.

3.4.2.2. Flight information service provided to flights shall include, in addition to that outlined in a) *[item 3.4.2.1.]*, the provision of information concerning:

3.4.2.2.1. weather conditions reported or forecast at departure, destination and alternate aerodromes;

© Austro Control GmbH

3.4.2.2.2. Kollisionsgefahren für Luftfahrzeuge, die in Lufträumen der Klassen C, D, E, F und G betrieben werden;

3.4.2.2.3. für Flüge über Wasser, soweit möglich und von einem Piloten angefordert, alle verfügbaren Informationen, wie Funkrufzeichen, Standort, rechtweisender Kurs über Grund, Geschwindigkeit usw. zu Wasserfahrzeugen in dem betreffenden Gebiet und;

3.4.2.2.4. Meldungen, auch Freigaben, die von anderen Flugverkehrsdienststellen zur Weiterleitung an Luftfahrzeuge empfangen werden.

3.4.2.3. Der für Flüge nach Sichtflugregeln erbrachte Fluginformationsdienst muss zusätzlich zu den in Buchstabe a *[Punkt 3.4.2.1.]* genannten Informationen die Bereitstellung verfügbarer Informationen zum Verkehr und zu Wetterbedingungen entlang der Flugstrecke enthalten, die die Durchführung des Flugs nach Sichtflugregeln unmöglich machen können.

3.4.2.4. Der für Flüge erbrachte AFIS muss zusätzlich zu den einschlägigen, in den Punkten 3.4.2.1. und 3.4.2.2. genannten Elementen die Bereitstellung von Informationen umfassen in Bezug auf:

(1) Kollisionsgefahren mit Luftfahrzeugen, anderen Fahrzeugen sowie Personen, die sich auf dem Rollfeld bewegen;
(2) die Betriebspiste.

3.4.2.5. Radar basierende Verkehrsinformationen können nur hinsichtlich Flugverkehrsteilnehmern gegeben werden, die einen funktionstüchtigen und in Betrieb befindlichen Transponder Mode-S mitführen und dieser von den Flugsicherungssystemen WAM bzw. SSR erfasst wird. Verkehrsinformationen auf Grund Primärradar Erfassung, können nur im Bereich der TMA Wien gegeben werden. Eine Erfassung von funktionstüchtigen und in Betrieb befindlichen Transpondern Mode-S, ist grundsätzlich oberhalb und einschließlich der verlautbarten Minimum Radar Vectoring Altitudes (MRVA), sowie entlang der verlautbarten IFR Verfahren / Flugwege gegeben. Abweichungen davon, werden per NOTAM verlautbart.

3.4.3. Die erteilten Informationen und Ratschläge sind IN KEINEM FALL als Flugverkehrsfreigabe anzusehen.

3.5. Verwendung von Radar im Fluginformationsdienst

3.5.1. Informationen über bedeutsame Wettererscheinungen

3.5.1.1. Da auf den Bildschirmen von ACC Wien und APP Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien derzeit keine Wetterinformationen dargestellt werden, ist ATC nicht in der Lage, den Piloten Warnungen betreffend Schlechtwetterzonen oder Ratschläge zur Vermeidung des Durchfliegens solcher Bereiche zu erteilen.

Anmerkung: Siehe GEN 3.5 "Aussendung von SIGMET Meldungen"

3.4.2.2.2. collision hazards, to aircraft operating in airspace Classes C, D, E, F and G;

3.4.2.2.3. for flight over water areas, in so far as practicable and when requested by a pilot, any available information such as radio call sign, position, true track, speed, etc. of surface vessels in the area; and

3.4.2.2.4. messages, including clearances, received from other air traffic services units to relay to aircraft.

3.4.2.3. Flight information service provided to VFR flights shall include, in addition to that outlined in a) *[item 3.4.2.1.],* the provision of available information concerning traffic and weather conditions along the route of flight that are likely to make operation under the visual flight rules impracticable.

3.4.2.4. AFIS provided to flights shall include, in addition to relevant items outlined in points 3.4.2.1. and 3.4.2.2., the provision of the information concerning:

(1) collision hazards with aircraft, vehicles and persons operating on the manoeuvring area;
(2) the runway-in-use.

3.4.2.5. Radar-based traffic information can only be given regarding air traffic participants who carry a functional and operational Mode-S transponder and this is recorded by the air traffic control systems WAM or SSR. Traffic information based on primary radar detection can only be given in the area of TMA Wien. A detection of functional and operational Mode-S transponders is basically given above and including the announced Minimum Radar Vectoring Altitudes (MRVA), as well as along the published IFR procedures / flight paths. Deviations from this will be announced by NOTAM.

3.4.3. The issued advice and information shall IN NO CASE be considered as ATC clearance.

3.5. Use of radar in the flight information service

3.5.1. Significant weather information

3.5.1.1. Since weather information is not yet presented on the displays of ACC Wien and APP Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg and Wien, ATC is not in a position to provide pilots with information on the position of significant weather or to give advice how best to circumnavigate such areas of adverse weather.

Remark: See GEN 3.5 "Transmission of SIGMET information"

3.5.2. Nutzung eines ATS-Überwachungssystems (Radar) von WIEN INFORMATION bei der Erbringung von Fluginformationsdienst

3.5.2.1. WIEN INFORMATION erbringt Fluginformationsdienst unterstützt durch ein ATS-Überwachungssystem (RADAR), wo dies aufgrund der topographischen Gegebenheiten und der Arbeitsbelastung möglich ist.

Dieser beinhaltet zum Beispiel:

- Verkehrsinformation mit Radar
- Unterstützung bei der Navigation, z.B. zum Umfliegen von Flugbeschränkungsgebieten oder TMAs

Anmerkung: Der Empfang von Fluginformationsdienst - auch auf Basis von Radardaten - entbindet den verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs von keiner seiner Pflichten. Er hat hinsichtlich vorgeschlagener Änderungen des Flugplans die abschließende Entscheidung zu treffen.

3.5.2.2. Piloten werden darauf hingewiesen, dass infolge der orographischen Verhältnisse innerhalb der FIR WIEN es nicht immer möglich sein wird, Luftfahrzeuge in Tälern oder in geringen Höhen mittels Radar zu erfassen.

3.6. Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten durch WIEN INFORMATION

3.6.1. Detaillierte Informationen zur Bereitstellung von Fluginformationsdienst und Flugalarmdienst durch WIEN INFORMATION werden mittels AIC, Serie A verlautbart.

3.7. Flugalarmdienst

3.7.1. SERA.10001 Anwendung

3.7.1.1. Die Flugverkehrsdienststellen haben einen Flugalarmdienst zu erbringen:

3.7.1.1.1. für alle Luftfahrzeuge, für die ein Flugverkehrskontrolldienst erbracht wird;

3.7.1.1.2. soweit möglich für alle anderen Luftfahrzeuge, die einen Flugplan abgegeben haben oder den Flugverkehrsdiensten auf andere Weise bekannt sind, und

3.7.1.1.3. für alle Luftfahrzeuge, von denen bekannt ist oder angenommen wird, dass sie einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt sind.

3.5.2. Use of an ATS surveillance system (radar) by WIEN INFORMATION in the provision of flight information service

3.5.2.1. WIEN INFORMATION provides flight information service based on surveillance data, whenever topographical factors and workload permit.

It includes for example:

- Traffic information based on surveillance information
- Navigational assistance, e.g. for circumnavigation of restricted areas or TMAs

Remark: The reception of flight information service - even if based on surveillance data - does not relieve the pilot-in-command of an aircraft of any responsibilities and the pilot-in-command shall make the final decision regarding any suggested alteration of flight plan.

3.5.2.2. Pilots should be aware, that due to the orographic situation within FIR WIEN radar contact with aircraft flying in valleys or at low altitudes cannot be established in every case.

3.6. Provision of ATS by WIEN INFORMATION

3.6.1. Detailed information regarding the provision of flight information service and alerting service by WIEN INFORMATION is published by AIC, series A.

3.7. Alerting service

3.7.1. SERA.10001 Application

3.7.1.1. Alerting service shall be provided by the air traffic services units:

3.7.1.1.1. for all aircraft provided with air traffic control service;

3.7.1.1.2. in so far as practicable, to all other aircraft having filed a flight plan or otherwise known to the air traffic services; and

3.7.1.1.3. to any aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference.

© Austro Control GmbH

„**Voraussichtliche Gesamtflugdauer**“:
a) bei IFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem festgelegten, durch Bezug auf Navigationshilfen definierten Punkt, von dem aus ein Instrumentenanflugverfahren eingeleitet werden soll, oder, wenn dem Zielflugplatz keine Navigationshilfe zugeordnet ist, bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz,
b) bei VFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz.

‘**Total estimated elapsed time**’ means:
a) for IFR flights, the estimated time required from take- off to arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the destination aerodrome, to arrive over the destination aerodrome,
b) for VFR flights, the estimated time required from take- off to arrive over the destination aerodrome.

„**Reisemotorsegler“ (Touring Motor Glider, TMG)** bezeichnet, sofern nach dem Zertifizierungsprozess nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 nichts anderes festgelegt ist, eine bestimmte Klasse von Motorseglern mit einem fest montierten, nicht einziehbaren Triebwerk und einem nicht versenkbaren Propeller. Ein TMG muss gemäß dem Flughandbuch aus eigener Motorkraft starten und steigen können.
Anmerkung: Sofern im Luftfahrthandbuch Österreich nicht explizit etwas anderes angegeben ist, umfasst der Begriff „Motorflugzeug“ auch Motorsegler im Motorflug.

‘**Touring motor glider (TMG)**’ means, unless otherwise specified following the certification process in accordance with Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012, a specific class of powered sailplanes that has an integrally mounted, non-retractable engine and a non-retractable propeller. It shall be capable of taking off and climbing under its engine power according to its flight manual.
Remark: If not otherwise laid down explicitly in the AIP Austria, the term ‘powered aircraft’ shall be read to include ‘motor glider in powered flight’.

„**Spielzeugluftfahrzeug**“: Ein unbemanntes Luftfahrzeug, das ausschließlich oder nicht ausschließlich für den Spielgebrauch durch Kinder unter 14 Jahren konzipiert oder bestimmt ist.

‘**Toy aircraft**’ means an unmanned aircraft designed or intended for use, whether or not exclusively, in play by children under 14 years of age.

„**Kurs über Grund**“: Der auf die Erdoberfläche projizierten Flugweg eines Luftfahrzeugs, dessen Richtung an irgendeinem Punkt gewöhnlich in Graden ausgedrückt und auf rechtweisend, missweisend oder Gitter-Nord bezogen wird.

‘**Track**’ means the projection on the earth’s surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in degrees from North (true, magnetic or grid).

„**Ausweichempfehlung**“: Die Empfehlung einer Flugverkehrsdienststelle, in der Flugbewegungen angegeben werden, die einem Piloten helfen, einen Zusammenstoß zu vermeiden.

‘**Traffic avoidance advice**’ means an advice provided by an air traffic services unit specifying manoeuvres to assist a pilot to avoid a collision.

„**Verkehrsinformation**“: Informationen, die von einer Flugverkehrsdienststelle erteilt werden, um einen Piloten vor anderem bekannten oder beobachteten Verkehr zu warnen, der sich in der Nähe seines Standortes oder der geplanten Flugstrecke befindet, und ihm zu helfen, einen Zusammenstoß zu vermeiden.

‘**Traffic information**’ means information issued by an air traffic services unit to alert a pilot to other known or observed air traffic which may be in proximity to the position or intended route of flight and to help the pilot avoid a collision.

„**Trainingsflug**“: Ist jeder der Ausbildung und Überprüfung von Piloten dienende Flug zu verstehen ungeachtet der Flugregeln, nach denen dieser durchgeführt wird.

‘**Training flight**’ is any flight operated with the purpose of training and check-out of pilots, irrespective of the flight rules under which the flight is conducted.

„**Kontrollübergabepunkt**“: Ein festgelegter Punkt auf dem Flugweg eines Luftfahrzeugs, an dem die Verantwortung für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle für ein Lutftfahrzeug von einer Kontrollstelle an die nächste oder von einem Kontrollarbeitsplatz an den nächsten übergeben wird.

‘**Transfer of control point**’ means a defined point located along the flight path of an aircraft, at which the responsibility for providing air traffic control service to the aircraft is transferred from one control unit or control position to the next.

„**Übergangshöhe**“: Die Höhe über NN, in oder unterhalb der die Flughöhe eines Luftfahrzeugs nach Höhen über NN bestimmt wird.

‘**Transition altitude**’ means the altitude at or below which the vertical position of an aircraft is controlled by reference to altitudes.

„**Übergangsfläche**“: Die niedrigste Flugfläche, die für die Benutzung oberhalb der Übergangshöhe verfügbar ist.

‘**Transition level**’ means the lowest flight level available for use above the transition altitude

„**Gebiet mit Transponderpflicht (TMZ)**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem das Mitführen und der Betrieb von Transpondern mit automatischer Druckhöhenübermittlung vorgeschrieben ist.

‘**Transponder mandatory zone (TMZ)**’ means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of pressure-altitude reporting transponders is mandatory.

„**Nicht identifiziertes Flugzeug**“: Ein Luftfahrzeug, dessen Flug in einem bestimmten Bereich beobachtet oder gemeldet wurde, das jedoch nicht identifiziert worden ist.

‘**Unidentified aircraft**’ means an aircraft which has been observed or reported to be operating in a given area but whose identity has not been established.

„**Unbemannte Luftfahrzeuge**“: Sowohl unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 (§ 24f LFG) als auch unbemannte Luftfahrzeuge bzw. unbemannte Luftfahrzeugsysteme im Sinne der unionsrechtlichen Regelungen.

‘**Unmanned aircraft**’ means both unmanned Class 1 aircraft (§ 24f LFG) and unmanned aircraft or unmanned aircraft systems (UAS) within the meaning of the regulations under EU law.

„**Unbemannter Freiballon**“: Ein nicht angetriebenes, unbemanntes Luftfahrzeug leichter als Luft im freien Flug.

„**Obere Staatsgrenze (Upper State Boundary-USB)**“: Jene Höhe, in der sich Luftfahrzeuge nicht mehr aufgrund des aerodynamischen Auftriebs, sondern nur aufgrund der Keplerschen Kraft zu bewegen vermögen.

„**VFR**“: Das für die Bezeichnung vom Sichtflugregeln benutzte Zeichen.

„**VFR-Flug**“: Ein nach Sichtflugregeln durchgeführter Flug.

„**Sicht**“: Die Sicht für Luftfahrtzwecke, die der größeren der folgenden Entfernungen entspricht:
a) der größten Entfernung, in der ein schwarzer Gegenstand mit geeigneten Abmessungen in Bodennähe vor einem hellen Hintergrund gesehen und erkannt werden kann,
b) der größten Entfernung, in der Lichter im Bereich einer Leuchtstärke von 1 000 Candela vor einem unbeleuchteten Hintergrund gesehen und erkannt werden können.

„**Sichtwetterbedingungen**“: Wetterverhältnisse, ausgedrückt in Werten für Sicht, Abstand von den Wolken und Hauptwolkenuntergrenze, die den festgelegten Mindestwerten entsprechen oder darüber liegen.

„**VMC**“: Das für die Bezeichnung von Sichtwetterbedingungen benutzte Zeichen.

„**Wetterradar (WXR)**“: Wetterradar ist eine Art von Radar, die eingesetzt wird, um Niederschlag aufzufinden, dessen Bewegung zu berechnen und die Art des Niederschlags (Regen, Schnee, Hagel, etc.) einzuschätzen.

„**Weitbereichs Multilaterations System (WAM)**“: Ein Multilaterationssystem, das zur Unterstützung der Überwachung En-Route und im Nahverkehrsbereich eingesetzt wird, sowie für weitere Anwendungen wie Höhen-Monitoring und Präzisions-Pisten Monitoring. (ICAO Annex 10 Vol. IV)

‘**Unmanned free balloon**’ means a non-power-driven, unmanned, lighter-than-air aircraft in free flight.

„**Upper State Boundary-USB**“: Is defined as the height at which aircraft are not able to operate due to aerodynamic lift, but due to gravity reasons (keplers laws).

‘**VFR**’ means the symbol used to designate the visual flight rules.

‘**VFR flight**’ means a flight conducted in accordance with the visual flight rules.

‘**Visibility**’ means visibility for aeronautical purposes which is the greater of:
a) the greatest distance at which a black object of suitable dimensions, situated near the ground, can be seen and recognised when observed against a bright background,
b) the greatest distance at which lights in the vicinity of 1 000 candelas can be seen and identified against an unlit background.

‘**Visual meteorological conditions**’ mean meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.

‘**VMC**’ means the symbol used to designate visual meteorological conditions.

‘**Weather radar (WXR)**’: Weather radar is a type of radar used to locate precipitation, calculate its motion, and estimate its type (rain, snow, hail etc.).

‘**Wide Area Multilateration (WAM) System**’: A multilateration system deployed to support en-route surveillance, terminal area surveillance and other applications such as height monitoring and precision runway monitoring (PRM). (ICAO Annex 10 vol. IV)

2. ALLGEMEINE REGELN

2.1. Schutz von Personen und Sachen

2.1.1. SERA.3101 Fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Betrieb von Luftfahrzeugen

Luftfahrzeuge dürfen nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise so betrieben werden, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden.

2.1.2. Mindesthöhen

2.1.2.1. **SERA.3105 Mindesthöhen**

Außer soweit es bei Start oder Landung notwendig ist oder sofern es durch die zuständige Behörde zugelassen ist, dürfen Luftfahrzeuge über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien nur in einer Höhe geflogen werden, die im Fall einer Notlage eine Landung ohne ungebührende Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt. Die Mindesthöhen für Flüge nach Sichtflugregeln sind in SERA.5005 Buchstabe f *[ENR 1.2, Punkt 2.1. c)]* festgelegt und die Mindesthöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln sind in SERA.5015 Buchstabe b *[ENR 1.3, Punkt 1.2.]* festgelegt.

2. GENERAL RULES

2.1. Protection of persons and property

2.1.1. SERA.3101 Negligent or reckless operation of aircraft

An aircraft shall not be operated in a negligent or reckless manner so as to endanger life or property of others.

2.1.2. Minimum heights

2.1.2.1. **SERA.3105 Minimum heights**

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface. The minimum heights for VFR flights shall be those specified in SERA.5005 f) *[ENR 1.2, item 2.1. c)]* and minimum levels for IFR flights shall be those specified in SERA.5015 b) *[ENR 1.3, item 1.2.]*.

ENR 1.5 WARTE-, ANFLUG- UND ABFLUGVERFAHREN

1. WARTERUNDE

1.1. Allgemeines

1.1.1. Der Einflug in eine Warterunde, sowie die Einhaltung der entsprechenden Geschwindigkeiten sind gemäß den Richtlinien im ICAO Doc 8168 PANS-OPS einzuhalten.

2. ANFLÜGE

BESONDERE (NATIONALE) FLUGVERFAHREN

2.1. Allgemeine Hinweise

2.1.1. Ankommende Instrumentenflüge, die in einen Nahkontrollbezirk einfliegen, um auf einem darin gelegenen Flugplatz zu landen oder ein Instrumentenanflugverfahren durchzuführen, werden gemäß den veröffentlichten Anflugstrecken (STAR) bis zur jeweiligen Hauptfunknavigationshilfe freigegeben; wo keine Anflugstrecken festgelegt sind, ist die Freigabegrenze die Hauptfunknavigationshilfe des jeweiligen Flugplatzes. Wird diese Freigabegrenze vor dem Erhalt weiterer Weisungen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle erreicht, so ist unter Beachtung der freigegebenen Flughöhe das Warteverfahren gemäß Punkt 1 einzuleiten.

2.2. Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt (EAT)

2.2.1. Bei verkehrsbedingten Verzögerungen (Warteverfahren) wird der voraussichtliche Anflugzeitpunkt nur auf Anfrage, oder wenn die voraussichtliche Verzögerung mehr als 10 Minuten beträgt, übermittelt.

2.2.2. Berichtigungen eines mitgeteilten Anflugzeitpunktes erfolgen nur, wenn die Änderung fünf Minuten oder mehr beträgt.

2.3. Fehlanflugverfahren

2.3.1. Piloten können bei Instrumentenflügen, soweit es die Anweisungen ihres Luftfahrzeughalters gestatten, ungeachtet der jeweiligen Wetterbedingungen den Landeanflug beginnen. Wenn jedoch bei Erreichen der vorgeschriebenen Sinkflugmindesthöhe am MAPt (bei Nicht-Präzisionsanflügen) oder der Entscheidungshöhe (bei Präzisionsanflügen) kein ausreichender Sichtkontakt zur Fortsetzung des Anfluges bis zur Landung besteht, so ist das vorgeschriebene Fehlanflugverfahren durchzuführen.
(Ausnahme: ATC Freigabe für Standard Anflugverfahren in Innsbruck unterliegt bestimmten Wettermindestbedingungen, siehe AD 2.)

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

1. HOLDING PATTERN

1.1. General

1.1.1. Holding patterns shall be entered and flown as well as keeping the appropriate speed according to the provision in ICAO Doc 8168 PANS-OPS.

2. ARRIVING FLIGHTS

SPECIAL (NATIONAL) FLIGHT PROCEDURES

2.1. General provisions

2.1.1. Arriving IFR flights entering a terminal control area and intending to land or to carry out an instrument approach procedure will be cleared to a specified main radio navigational aid in accordance with the published arrival routes (STAR); where arrival routes are not published, the clearance limit will be the main radio navigational aid serving the aerodrome concerned. If the clearance limit is reached prior to further ATC instructions, the holding procedure according to item 1 shall be commenced at the last assigned and acknowledged level.

2.2. Expected Approach Time (EAT)

2.2.1. For delays due to traffic (holding traffic) an expected approach time will be transmitted only on request or if the estimated delay exceeds ten minutes.

2.2.2. Revisions to delivered EATs will be transmitted only for updates of five minutes or more.

2.3. Missed approach procedure

2.3.1. Pilots of IFR flights may commence their approach-to-land regardless of the prevailing meteorological conditions provided the instructions of their aircraft operating agencies do not prescribe otherwise. If the required visual reference to continue the approach - to land successfully - has not been established at the MAPt when reaching the minimum descent altitude/height (during a non-precision approach) or at the decision altitude/height (during a precision approach), the appropriate missed approach procedure shall be carried out.
(Exception: ATC clearance for standard approach procedures in Innsbruck is subject to certain weather conditions, see AD 2.)

© Austro Control GmbH

Anmerkung: Unter "ausreichendem Sichtkontakt" ist zu verstehen, dass jener Teil der Sichthilfen oder des Anflugsektors ausreichend lange Zeit in Sicht ist, der es dem Piloten ermöglicht, sowohl Position des Luftfahrzeuges als auch dessen Positionsänderungen in Bezug auf den gewünschten dreidimensionalen Anflugweg zu erkennen.

2.3.2. Piloten, die wissen, dass im Falle eines Fehlanfluges ein Weiterflug zu ihrem Ausweichlandeplatz, ohne weitere Verzögerung, notwendig ist, müssen dies der betreffenden Flugverkehrskontrollstelle zeitgerecht vor dem Anflug mitteilen, und eine Freigabe für das entsprechende Standard-Instrumenten-Abflugverfahren verlangen. Wenn eine solche Freigabe nicht erhalten wurde, ist das Standard-Fehlanflugverfahren anzuwenden.

3. ABFLÜGE

3.1. Anlassen von Motoren bzw. Triebwerken, Zurückstoßen, Rollen, Streckenfreigabe

3.1.1. Um Wartezeiten mit laufenden Motoren/Triebwerken zu vermeiden, müssen Piloten von Flügen nach Instrumentenflugregeln vor dem Anlassen bei TWR eine Zustimmung einholen. Diese darf erst eingeholt werden, wenn alle Vorbereitungen für den Abflug abgeschlossen sind (Türen geschlossen). Beim Erstanruf zum Anlassen der Motoren/Triebwerke ist die Parkposition mitzuteilen.

3.1.2. Ist ein Zurückstoßen erforderlich, ist die Genehmigung dazu von TWR einzuholen.
Das Anlassen der Motoren/Triebwerke wird während oder nach dem Zurückstoßen erwartet.

3.1.3. Von Piloten wird erwartet, dass sie die Anlass- und Rollgenehmigungen vorschriftsmäßig einhalten, da die Flugverkehrskontrollplanung auf der strikten Einhaltung der koordinierten Anlasszeit aufbaut. Jegliche Verzögerungen beim Anlassen oder Rollen sind TWR unverzüglich zu melden.

3.1.4. In Wien-Schwechat (WIEN DELIVERY, FREQ 122.125) und Salzburg (SALZBURG TOWER, FREQ 118.100 / SALZBURG DELIVERY 121.750) müssen IFR Flüge die Streckenfreigabe vor dem beabsichtigten Anlassen der Motoren/Triebwerke einholen.

3.1.5. Wenn Piloten vor dem Rollen zum Abflug vom TWR keine genaue Zeit erhalten und diese auch nicht aus anderen Quellen beziehen, soll die Zeit von einer ATS-Stelle angefordert werden.

3.2. Standard Instrumenten Abflugstrecken (SID)

Allgemeine Hinweise

3.2.1. Die verlautbarten Standard Instrumenten Abflugstrecken (SID) sind nach den Empfehlungen im ICAO Doc 8168 PANS-OPS erstellt.

Remark: The "required visual reference" means that section of the visual aids or of the approach area which should have been in view for sufficient time for the pilot to have made an assessment of the aircraft position and rate of change of position, in relation to the desired flight path.

2.3.2. Pilots, knowing that in case of missed approach a diversion to the alternate, without further delay, is necessary, shall announce this to the relevant air traffic control unit in due time prior executing the approach and request clearance for the relevant standard instrument departure. If no such clearance is received, the standard missed approach procedure shall be followed.

3. DEPARTING FLIGHTS

3.1. Start-up, push back, taxiing, route clearance

3.1.1. To avoid delays with running engines pilots of IFR flights shall request permission for start-up from TWR before starting engines.
This must not be done before all preparations for departure have been completed (doors closed). On the initial call to start the engines, the parking position must be transmitted.

3.1.2. If a push back is required, permission must be obtained from TWR. Engine start is expected during or after push back.

3.1.3. Pilots are expected to comply with start-up and taxi permissions, since ATC planning is based on strict adherence to the coordinated start-up time. Any delays in start-up or taxiing shall be immediately reported to TWR.

3.1.4. At Wien-Schwechat (WIEN DELIVERY, FREQ 122.125) and Salzburg (SALZBURG TOWER, FREQ 118.100 / SALZBURG DELIVERY 121.750) IFR flights shall request route clearance prior intended engine start.

3.1.5. If pilots are not provided with the correct time from TWR prior taxiing for take-off and do not obtain it from other sources, pilots should request the time from an ATS unit.

3.2. Standard Instrument Departure Routes (SID)

General Remarks

3.2.1. Promulgated departure procedures or Standard Instrument Departure Routes (SID) are established in accordance with the recommendations laid down in the ICAO Doc 8168 PANS-OPS.

© Austro Control GmbH

3.2.2. Ist wegen Ausfall einer Funknavigationshilfe eine SID nicht verfügbar, so wird normalerweise durch die zuständige ATC-Stelle ein Ersatz-Abflugverfahren freigegeben. Wenn Überwachungsdienste verfügbar sind, wird die fehlende Navigationshilfe durch Radarführung ersetzt. Wenn zu einer SID zusätzlich Radarführung gewährt wird, so ist der Minimum Steiggradient der freigegebenen SID beizubehalten.

3.2.3. Die Austro Control GmbH kann - wenn erforderlich auch nur vorübergehend - Abweichungen von den Abflugverfahren festlegen, wenn dies aus zwingenden Gründen (z.B. länger anhaltender Ausfall einer Funknavigationshilfe) erforderlich wird. Wegen der in diesen Fällen gebotenen Eile werden derartige Änderungen als NOTAM bekanntgegeben.

4. ANDERE RELEVANTE INFORMATIONEN UND VERFAHREN

NIL

3.2.2. When a specific SID is not available due to failure of a navigational aid the ATC unit concerned shall issue alternate departure instructions. When surveillance service is available, the missing navigational aid will be substituted by radar vectoring. When supplementary to a SID radar vectoring is effected, the minimum climb gradient of the cleared SID shall be continued.

3.2.3. The Austro Control GmbH may promulgate - if deemed necessary even on a temporary basis - minor changes or modifications concerning published SID (e.g. failure of a navigational aid, etc.).
Such changes will be published by NOTAM only in order to achieve an early applicability.

4. OTHER RELEVANT INFORMATION AND PROCEDURES

NIL

AD 0.1 INHALTSVERZEICHNIS TEIL 3
AD 0.1 TABLE OF CONTENTS TO PART 3

AD 1 Flugplätze / Hubschrauberlandeplätze - Einleitung..... AD 1.1-1
AD 1 Aerodromes / Heliports - Introduction..... AD 1.1-1

AD 1.1 Flugplatz / Hubschrauberlandeplatz Verfügbarkeit und Benützungsbedingungen..... AD 1.1-1
AD 1.1 Aerodrome / Heliport availability and conditions of use..... AD 1.1-1

1. Allgemeine Bestimmungen..... AD 1.1-1
1. General conditions..... AD 1.1-1

1.1. Benützungsbedingungen ..... AD 1.1-1
1.1. General conditions for use ..... AD 1.1-1

1.2. Bestimmungen, auf die sich die Dienste stützen..... AD 1.1-1
1.2. Provisions on which the services are based..... AD 1.1-1

2. Zivile Benützung von Militärflugplätzen ..... AD 1.1-2
2. Civil use of military air bases ..... AD 1.1-2

2.1. Benützungsbedingungen ..... AD 1.1-3
2.1. Rules and conditions..... AD 1.1-3

2.2. Frequenzen und Telefonnummern der Militärflugleitungen für die Erteilung von Ein- und Durchflugsgenehmigungen ..... AD 1.1-3
2.2. Frequencies and telephone numbers of the military flight operations offices to obtain entry or transit permissions..... AD 1.1-3

3. Verfahren bei geringer Sicht (Low-Visibility Procedures (LVP))..... AD 1.1-4
3. Low-Visibility Procedures (LVP)..... AD 1.1-4

4. Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen..... AD 1.1-5
4. Aerodrome operating minima..... AD 1.1-5

5. Sonstige Informationen ..... AD 1.1-5
5. Other Information ..... AD 1.1-5

5.1. Verfahren für Hubschrauber ..... AD 1.1-5
5.1. Procedures for helicopters ..... AD 1.1-5

5.2. Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Pisten ..... AD 1.1-6
5.2. Application of reduced runway separation ..... AD 1.1-6

5.3. Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung (BNK)..... AD 1.1-8
5.3. Aircraft Detection Lighting System (ADLS)..... AD 1.1-8

AD 1.2 Rettungs- und Feuerbekämpfungseinrichtungen und Schneeplan ..... AD 1.2-1
AD 1.2 Rescue and fire fighting services and snow plan ..... AD 1.2-1

1. Rettungs- und Feuerbekämpfungs-Einrichtungen ..... AD 1.2-1
1. Rescue and fire fighting services ..... AD 1.2-1

2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept..... AD 1.2-1
2. Runway surface condition assessment and reporting and snow plan..... AD 1.2-1

2.1 Organisation der Verbreitung von Informationen zum Oberflächenzustand von Pisten sowie Winterdienst ..... AD 1.2-1
2.1 Organization of the Runway Surface Condition Reporting and Winter Service ..... AD 1.2-1

2.2 Überwachung der Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen ..... AD 1.2-4
2.2 Surveillance of movement areas ..... AD 1.2-4

2.3 Methoden zur Beurteilung des Oberflächenzustands und Betrieb auf speziell für den Winter präparierten Pisten ..... AD 1.2-5
2.3 Surface condition assessment methods used and operations on specially prepared winter runways ..... AD 1.2-5

2.4 Angewendete Verfahren zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen ..... AD 1.2-10
2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas ..... AD 1.2-10

2.5 Verfahren zur Meldung von Pistenzuständen ..... AD 1.2-12
2.5 System and means of reporting ..... AD 1.2-12

2.6 Pistensperren im Rahmen des Winterdienstes ..... AD 1.2-14
2.6 The cases of runway closure ..... AD 1.2-14

2.7 Verbreitung von Informationen über den Oberflächenzustand von Pisten ..... AD 1.2-14
2.7 Distribution of information about runway surface conditions ..... AD 1.2-14

2.8 Aufbau und Beschreibung der SNOWTAM Meldung ..... AD 1.2-17
2.8 Syntax and Description of the SNOWTAM Message ..... AD 1.2-17

2.9 Ergänzungen zum Schneeplan ..... AD 1.2-20
2.9 Information supplementing the snow plan ..... AD 1.2-20

AD 1.3 Verzeichnis der Flugplätze ..... AD 1.3-1
AD 1.3 Index to aerodromes ..... AD 1.3-1

AD 1.4 Klassifizierung von Flugplätzen ..... AD 1.4-1
AD 1.4 Grouping of aerodromes ..... AD 1.4-1

AD 1.5 Status der Zertifizierung von Flugplätzen ..... AD 1.5-1
AD 1.5 Status of certification of aerodromes ..... AD 1.5-1

LOWI AD 2.1 Innsbruck International ..... LOWI AD 2-1
LOWI AD 2.1 Innsbruck International ..... LOWI AD 2-1

LOWI AD 2.2 Lage und Verwaltung des Flugplatzes..... LOWI AD 2-1
LOWI AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data..... LOWI AD 2-1

LOWI AD 2.3 Betriebszeiten ..... LOWI AD 2-1
LOWI AD 2.3 Operational hours ..... LOWI AD 2-1

LOWI AD 2.4 Abfertigungsdienste und Einrichtungen..... LOWI AD 2-2
LOWI AD 2.4 Handling services and facilities..... LOWI AD 2-2

LOWI AD 2.5 Einrichtungen für Passagiere..... LOWI AD 2-3
LOWI AD 2.5 Passenger facilities ..... LOWI AD 2-3

LOWI AD 2.6 Rettungs- und Feuerwehrdienste..... LOWI AD 2-3
LOWI AD 2.6 Rescue and fire fighting services..... LOWI AD 2-3

LOWI AD 2.7 Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung..... LOWI AD 2-3
LOWI AD 2.7 Seasonal availability - clearing..... LOWI AD 2-3

LOWI AD 2.8 Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en)..... LOWI AD 2-4
LOWI AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations data..... LOWI AD 2-4

LOWI AD 2.9 Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen..... LOWI AD 2-5
LOWI AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings..... LOWI AD 2-5

LOWI AD 2.10 Flugplatzhindernisse..... LOWI AD 2-6
LOWI AD 2.10 Aerodrome obstacles..... LOWI AD 2-6

LOWI AD 2.11 Verfügbare Wetterinformationen..... LOWI AD 2-6
LOWI AD 2.11 Meteorological information provided..... LOWI AD 2-6

LOWI AD 2.12 Äussere Pistenmerkmale..... LOWI AD 2-7
LOWI AD 2.12 RWY physical characteristics ..... LOWI AD 2-7

LOWI AD 2.13 Verfügbare Strecken..... LOWI AD 2-8
LOWI AD 2.13 Declared distances ..... LOWI AD 2-8

LOWI AD 2.14 Anflug- und Pistenbefeuerung..... LOWI AD 2-8
LOWI AD 2.14 Approach and runway lighting..... LOWI AD 2-8

LOWI AD 2.15 Sonstige Befeuerung, Notstromversorgung..... LOWI AD 2-10
LOWI AD 2.15 Other lighting, secondary power supply..... LOWI AD 2-10

LOWI AD 2.16 Hubschrauberlandefläche ..... LOWI AD 2-10
LOWI AD 2.16 Helicopter landing area ..... LOWI AD 2-10

LOWI AD 2.17 ATS Luftraum ..... LOWI AD 2-11
LOWI AD 2.17 ATS airspace ..... LOWI AD 2-11

LOWI AD 2.18 ATS Fernmeldeeinrichtungen ..... LOWI AD 2-11
LOWI AD 2.18 ATS communication facilities ..... LOWI AD 2-11

LOWI AD 2.19 Funknavigations- und Landehilfen ..... LOWI AD 2-12
LOWI AD 2.19 Radio navigation and landing aids ..... LOWI AD 2-12

LOWI AD 2.20 Lokale Flugplatzregelungen ..... LOWI AD 2-14
LOWI AD 2.20 Local aerodrome regulations ..... LOWI AD 2-14

LOWI AD 2.21 Verfahren zur Lärmvermeidung ..... LOWI AD 2-16
LOWI AD 2.21 Noise abatement procedures ..... LOWI AD 2-16

LOWI AD 2.22 Flugverfahren ..... LOWI AD 2-16
LOWI AD 2.22 Flight procedures ..... LOWI AD 2-16

LOWI AD 2.23 Zusätzliche Informationen ..... LOWI AD 2-32
LOWI AD 2.23 Additional information ..... LOWI AD 2-32

LOWI AD 2.24 Verfügbare Flugplatzkarten ..... LOWI AD 2-35
LOWI AD 2.24 Charts related to an aerodrome ..... LOWI AD 2-35

LOWI AD 2.25 "Visual Segment Surface (VSS) penetration"..... LOWI AD 2-35
LOWI AD 2.25 Visual Segment Surface (VSS) penetration..... LOWI AD 2-35

LOWK AD 2.1 Klagenfurt .....LOWK AD 2-1
LOWK AD 2.1 Klagenfurt .....LOWK AD 2-1

LOWK AD 2.2 Lage und Verwaltung des Flugplatzes..... LOWK AD 2-1
LOWK AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data..... LOWK AD 2-1

LOWK AD 2.3 Betriebszeiten ..... LOWK AD 2-1
LOWK AD 2.3 Operational hours ..... LOWK AD 2-1

LOWK AD 2.4 Abfertigungsdienste und Einrichtungen..... LOWK AD 2-2
LOWK AD 2.4 Handling services and facilities..... LOWK AD 2-2

LOWK AD 2.5 Einrichtungen für Passagiere..... LOWK AD 2-3
LOWK AD 2.5 Passenger facilities ..... LOWK AD 2-3

LOWK AD 2.6 Rettungs- und Feuerwehrdienste..... LOWK AD 2-3
LOWK AD 2.6 Rescue and fire fighting services..... LOWK AD 2-3

LOWK AD 2.7 Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung..... LOWK AD 2-4
LOWK AD 2.7 Seasonal availability - clearing..... LOWK AD 2-4

LOWK AD 2.8 Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en)..... LOWK AD 2-4
LOWK AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations data..... LOWK AD 2-4

LOWK AD 2.9 Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen..... LOWK AD 2-5
LOWK AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings..... LOWK AD 2-5

LOWK AD 2.10 Flugplatzhindernisse..... LOWK AD 2-6
LOWK AD 2.10 Aerodrome obstacles..... LOWK AD 2-6

LOWK AD 2.11 Verfügbare Wetterinformationen..... LOWK AD 2-7
LOWK AD 2.11 Meteorological information provided..... LOWK AD 2-7

LOWK AD 2.12 Äussere Pistenmerkmale..... LOWK AD 2-8
LOWK AD 2.12 RWY physical characteristics..... LOWK AD 2-8

LOWK AD 2.13 Verfügbare Strecken..... LOWK AD 2-9
LOWK AD 2.13 Declared distances..... LOWK AD 2-9

LOWK AD 2.14 Anflug- und Pistenbefeuerung..... LOWK AD 2-10
LOWK AD 2.14 Approach and runway lighting..... LOWK AD 2-10

LOWK AD 2.15 Sonstige Befeuerung, Notstromversorgung..... LOWK AD 2-11
LOWK AD 2.15 Other lighting, secondary power supply..... LOWK AD 2-11

LOWK AD 2.16 Hubschrauberlandefläche ..... LOWK AD 2-12
LOWK AD 2.16 Helicopter landing area ..... LOWK AD 2-12

LOWK AD 2.17 ATS Luftraum ..... LOWK AD 2-12
LOWK AD 2.17 ATS airspace ..... LOWK AD 2-12

LOWK AD 2.18 ATS Fernmeldeeinrichtungen ..... LOWK AD 2-13
LOWK AD 2.18 ATS communication facilities ..... LOWK AD 2-13

LOWK AD 2.19 Funknavigations- und Landehilfen ..... LOWK AD 2-14
LOWK AD 2.19 Radio navigation and landing aids ..... LOWK AD 2-14

LOWK AD 2.20 Lokale Flugplatzregelungen..... LOWK AD 2-17
LOWK AD 2.20 Local aerodrome regulations.....LOWK AD 2-17

LOWK AD 2.21 Verfahren zur Lärmvermeidung ..... LOWK AD 2-20
LOWK AD 2.21 Noise abatement procedures ..... LOWK AD 2-20

LOWK AD 2.22 Flugverfahren ..... LOWK AD 2-21
LOWK AD 2.22 Flight procedures ..... LOWK AD 2-21

LOWK AD 2.23 Zusätzliche Informationen ..... LOWK AD 2-25
LOWK AD 2.23 Additional information ..... LOWK AD 2-25

LOWK AD 2.24 Verfügbare Flugplatzkarten ..... LOWK AD 2-27
LOWK AD 2.24 Charts related to an aerodrome ..... LOWK AD 2-27

LOWK AD 2.25 "Visual Segment Surface (VSS) penetration"..... LOWK AD 2-27
LOWK AD 2.25 Visual Segment Surface (VSS) penetration..... LOWK AD 2-27

LOWL AD 2.1 Linz ..... LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.1 Linz ..... LOWL AD 2-1

LOWL AD 2.2 Lage und Verwaltung des Flugplatzes..... LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data..... LOWL AD 2-1

LOWL AD 2.3 Betriebszeiten ..... LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.3 Operational hours..... LOWL AD 2-1

LOWL AD 2.4 Abfertigungsdienste und Einrichtungen..... LOWL AD 2-2
LOWL AD 2.4 Handling services and facilities..... LOWL AD 2-2

LOWL AD 2.5 Einrichtungen für Passagiere..... LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.5 Passenger facilities ..... LOWL AD 2-3

LOWL AD 2.6 Rettungs- und Feuerwehrdienste..... LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.6 Rescue and fire fighting services..... LOWL AD 2-3

LOWL AD 2.7 Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung..... LOWL AD 2-4
LOWL AD 2.7 Seasonal availability - clearing..... LOWL AD 2-4

LOWL AD 2.8 Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en)..... LOWL AD 2-5
LOWL AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations data..... LOWL AD 2-5

LOWL AD 2.9 Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen..... LOWL AD 2-6
LOWL AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings..... LOWL AD 2-6

LOWL AD 2.10 Flugplatzhindernisse..... LOWL AD 2-7
LOWL AD 2.10 Aerodrome obstacles..... LOWL AD 2-7

LOWL AD 2.11 Verfügbare Wetterinformationen..... LOWL AD 2-7
LOWL AD 2.11 Meteorological information provided..... LOWL AD 2-7

LOWL AD 2.12 Äussere Pistenmerkmale..... LOWL AD 2-8
LOWL AD 2.12 RWY physical characteristics ..... LOWL AD 2-8

LOWL AD 2.13 Verfügbare Strecken..... LOWL AD 2-10
LOWL AD 2.13 Declared distances ..... LOWL AD 2-10

LOWL AD 2.14 Anflug- und Pistenbefeuerung..... LOWL AD 2-10
LOWL AD 2.14 Approach and runway lighting..... LOWL AD 2-10

LOWL AD 2.15 Sonstige Befeuerung, Notstromversorgung..... LOWL AD 2-11
LOWL AD 2.15 Other lighting, secondary power supply..... LOWL AD 2-11

LOWL AD 2.16 Hubschrauberlandefläche ..... LOWL AD 2-13
LOWL AD 2.16 Helicopter landing area ..... LOWL AD 2-13

LOWL AD 2.17 ATS Luftraum ..... LOWL AD 2-13
LOWL AD 2.17 ATS airspace ..... LOWL AD 2-13

LOWL AD 2.18 ATS Fernmeldeeinrichtungen ..... LOWL AD 2-14
LOWL AD 2.18 ATS communication facilities ..... LOWL AD 2-14

LOWL AD 2.19 Funknavigations- und Landehilfen ..... LOWL AD 2-15
LOWL AD 2.19 Radio navigation and landing aids ..... LOWL AD 2-15

LOWL AD 2.20 Lokale Flugplatzregelungen..... LOWL AD 2-17
LOWL AD 2.20 Local aerodrome regulations.....LOWL AD 2-17

LOWL AD 2.21 Verfahren zur Lärmvermeidung ..... LOWL AD 2-19
LOWL AD 2.21 Noise abatement procedures ..... LOWL AD 2-19

LOWL AD 2.22 Flugverfahren ..... LOWL AD 2-19
LOWL AD 2.22 Flight procedures ..... LOWL AD 2-19

LOWL AD 2.23 Zusätzliche Informationen ..... LOWL AD 2-22
LOWL AD 2.23 Additional information ..... LOWL AD 2-22

LOWL AD 2.24 Verfügbare Flugplatzkarten ..... LOWL AD 2-24
LOWL AD 2.24 Charts related to an aerodrome ..... LOWL AD 2-24

LOWL AD 2.25 "Visual Segment Surface (VSS) penetration"..... LOWL AD 2-24
LOWL AD 2.25 Visual Segment Surface (VSS) penetration..... LOWL AD 2-24

LOWW AD 2.1 Wien-Schwechat..... LOWW AD 2-1
LOWW AD 2.1 Wien-Schwechat ..... LOWW AD 2-1

LOWW AD 2.2 Lage und Verwaltung des Flugplatzes..... LOWW AD 2-1
LOWW AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data..... LOWW AD 2-1

LOWW AD 2.3 Betriebszeiten ..... LOWW AD 2-1
LOWW AD 2.3 Operational hours..... LOWW AD 2-1

LOWW AD 2.4 Abfertigungsdienste und Einrichtungen..... LOWW AD 2-2
LOWW AD 2.4 Handling services and facilities..... LOWW AD 2-2

LOWW AD 2.5 Einrichtungen für Passagiere..... LOWW AD 2-3
LOWW AD 2.5 Passenger facilities ..... LOWW AD 2-3

LOWW AD 2.6 Rettungs- und Feuerwehrdienste..... LOWW AD 2-3
LOWW AD 2.6 Rescue and fire fighting services..... LOWW AD 2-3

LOWW AD 2.7 Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung..... LOWW AD 2-4
LOWW AD 2.7 Seasonal availability - clearing..... LOWW AD 2-4

LOWW AD 2.8 Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en)..... LOWW AD 2-4
LOWW AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations data..... LOWW AD 2-4

LOWW AD 2.9 Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen..... LOWW AD 2-7
LOWW AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings..... LOWW AD 2-7

LOWW AD 2.10 Flugplatzhindernisse..... LOWW AD 2-9
LOWW AD 2.10 Aerodrome obstacles..... LOWW AD 2-9

LOWW AD 2.11 Verfügbare Wetterinformationen..... LOWW AD 2-21
LOWW AD 2.11 Meteorological information provided..... LOWW AD 2-21

LOWW AD 2.12 Äussere Pistenmerkmale ..... LOWW AD 2-22
LOWW AD 2.12 RWY physical characteristics..... LOWW AD 2-22

LOWW AD 2.13 Verfügbare Strecken ..... LOWW AD 2-24
LOWW AD 2.13 Declared distances..... LOWW AD 2-24

LOWW AD 2.14 Anflug- und Pistenbefeuerung..... LOWW AD 2-25
LOWW AD 2.14 Approach and runway lighting..... LOWW AD 2-25

LOWW AD 2.15 Sonstige Befeuerung, Notstromversorgung..... LOWW AD 2-28
LOWW AD 2.15 Other lighting, secondary power supply..... LOWW AD 2-28

LOWW AD 2.16 Hubschrauberlandefläche ..... LOWW AD 2-29
LOWW AD 2.16 Helicopter landing area ..... LOWW AD 2-29

LOWW AD 2.17 ATS Luftraum ..... LOWW AD 2-29
LOWW AD 2.17 ATS airspace ..... LOWW AD 2-29

LOWW AD 2.18 ATS Fernmeldeeinrichtungen ..... LOWW AD 2-30
LOWW AD 2.18 ATS communication facilities ..... LOWW AD 2-30

LOWW AD 2.19 Funknavigations- und Landehilfen ..... LOWW AD 2-32
LOWW AD 2.19 Radio navigation and landing aids ..... LOWW AD 2-32

LOWW AD 2.20 Lokale Flugplatzregelungen..... LOWW AD 2-35
LOWW AD 2.20 Local aerodrome regulations ..... LOWW AD 2-35

LOWW AD 2.21 Verfahren zur Lärmvermeidung ..... LOWW AD 2-49
LOWW AD 2.21 Noise abatement procedures ..... LOWW AD 2-49

LOWW AD 2.22 Flugverfahren ..... LOWW AD 2-51
LOWW AD 2.22 Flight procedures ..... LOWW AD 2-51

LOWW AD 2.23 Zusätzliche Informationen ..... LOWW AD 2-58
LOWW AD 2.23 Additional information ..... LOWW AD 2-58

LOWW AD 2.24 Verfügbare Flugplatzkarten ..... LOWW AD 2-67
LOWW AD 2.24 Charts related to an aerodrome ..... LOWW AD 2-67

LOWW AD 2.25 "Visual Segment Surface (VSS) penetration"..... LOWW AD 2-68
LOWW AD 2.25 Visual Segment Surface (VSS) penetration..... LOWW AD 2-68

AD 1 FLUGPLÄTZE / HUBSCHRAUERLANDEPLÄTZE - EINLEITUNG

AD 1.1 FLUGPLATZ / HUBSCHRAUBERLANDEPLATZ VERFÜGBARKEIT UND BENÜTZUNGSBEDINGUNGEN

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die Flughäfen werden von Flughafenbetriebsgesellschaften betrieben, die Flugfelder von privaten Flugplatzhaltern. Aufsichtsbehörde für die Flughäfen ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Aufsichtsbehörde für die Flugfelder ist die Bezirksverwaltungsbehörde.

1.1. Benützungsbedingungen

Die Benützung der Flughäfen (Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg, Wien-Schwechat sowie Linz als Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung) und öffentlichen Flugfelder (Vöslau, Wels, Zell am See) ist durch die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen, die beim Flugplatzhalter erhältlich sind, geregelt.

Die Benützung von privaten Flugfeldern ist an die vorher einzuholende Genehmigung des Flugplatzhalters gebunden („prior permission required“, „PPR“). Die Abgabe eines Flugplanes gilt nicht als Einholung der Benützungsgenehmigung.
Für die Flugdurchführung erforderliche Informationen sind vom verantwortlichen Piloten beim Flugplatzhalter einzuholen.

1.2. Bestimmungen, auf die sich die Dienste stützen

Errichtung, Betrieb und Dienste auf Flughäfen basieren auf den folgenden Standards und Empfehlungen, soweit zutreffend. Auf Flugfeldern wird nationales Recht angewandt.

AD 1 AERODROMES / HELIPORTS - INTRODUCTION

AD 1.1 AERODROME / HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE

1. GENERAL CONDITIONS

Airports are operated by Airport Operating Companies, airfields by private aerodrome operators. The supervising authority for airports is the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology, the supervising authority for airfields is the district administrative authority.

1.1. General conditions for use

The use of airports (Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg, Wien-Schwechat and Linz, which is a military aerodrome with civil co-use) and public airfields (Vöslau, Wels, Zell am See) is regulated by the Civil Aerodrome User Conditions, which may be obtained from the aerodrome operator concerned.

The use of private airfields depends on prior permission by the aerodrome operator (“prior permission required”, “PPR”). The request for permission is not accomplished by submission of a flight plan.

Information required for individual flights has to be obtained by the pilot-in-command from the aerodrome operator.

1.2. Provisions on which the services are based

Establishment, operation and services at airports are based on the following standards and recommended practices, if applicable. For airfields, national legislation is applied.

ICAO Annex 2 - Rules of the Air;
ICAO Annex 6 - Operation of Aircraft;
ICAO Annex 10 - Aeronautical Telecommunications (Volume I - Radio Navigation Aids);
ICAO Annex 14 - Aerodromes (Volume I - Aerodrome Design and Operations);
ICAO Annex 14 - Aerodromes (Volume II - Heliports);
ICAO Doc 8168 - Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations;
ICAO Doc 9157 - Aerodrome Design Manual;
ICAO Doc 9365 - Manual of All Weather Operations;
ICAO Document 9476 - Manual of Surface Movement Guidance and Control System;
ICAO Doc 9981 - Procedures for Air Navigation Services - Aerodromes;
ICAO EUR Doc 013 - European Guidance Material on All Weather Operations at Aerodromes;
ECAC Document 17 - Common European Procedures for Cat II and Cat III ILS operations;
CS-AWO All-weather operations;
Commission Regulation (EC) No 859/2008 i.d.g.F. / as amended;
Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 i.d.g.F. / as amended;
Commission Regulation (EU) No 965/2012 i.d.g.F. / as amended;
Commission Regulation (EU) No 139/2014 i.d.g.F. / as amended;
Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 i.d.g.F. / as amended;
Austrian Ordinance “Zivilflugplatzverordnung”, BGBl. Nr. 313/1972 i.d.g.F. / as amended;
Austrian Ordinance “Zivilflugplatzbetriebsordnung 2024“, BGBl. II Nr. 397/2023.

Abweichungen zu den anzuwendenden ICAO Standards sind im Kapitel GEN 1.7 verlautbart. Soweit dort keine entsprechenden Abweichungen verlautbart sind und soweit die anzuwendenden EU-Verordnungen nichts Gegenteiliges normieren sind die Anhänge zum Abkommen von Chicago anwendbar.

Differences to the applicable ICAO standards are published in chapter GEN 1.7. If no relevant differences are published in GEN 1.7 and notwithstanding the applicable EU-Regulations, the Annexes to the Chicago convention are applicable.

2. ZIVILE BENÜTZUNG VON MILITÄRFLUGPLÄTZEN

Für die angeführten militärischen Flugplätze Aigen im Ennstal (LOXA), Tulln (LOXT), Wr. Neustadt/West (LOXN) und Zeltweg (LOXZ) gilt:
Die Benützung von österreichischen Militärflugplätzen durch Zivilluftfahrzeuge ist gemäß § 62 Luftfahrtgesetz (LFG) nur mit Bewilligung des Bundesministeriums für Landesverteidigung zulässig. Dies gilt auch für die Verwendung von österreichischen Militärflugplätzen als Ausweichflugplatz für Zivilluftfahrzeuge. Die Benützung von österreichischen Militärflugplätzen durch Zivilluftfahrzeuge wird grundsätzlich nur innerhalb der Normdienstzeit der örtlichen Militärflugleitungen erteilt. Flüge nach bzw. von im Ausland gelegenen Flugplätzen sind grundsätzlich nur zulässig, sofern die betreffenden Staaten sowohl den Schengener Grenzkodex, VO (EU) 2016/399 i.d.g.F. , in vollem Umfang anwenden, als auch Mitgliedstaaten der Zollunion sind. Eine Benützung für Zwecke der gewerblichen Luftfahrt ist nicht zulässig. Eine Betankung von Zivilluftfahrzeugen ist nicht möglich. Zusätzlich zur Bewilligung nach § 62 LFG benötigen ressortfremde Personen zum Betreten eines militärischen Bereiches grundsätzlich entweder eine Tagespassierkarte oder eine Dauerpassierkarte. Anträge betreffend den Zutritt zu militärischen Liegenschaften sind beim örtlichen zuständigen Garnisons- und Kasernenkommandanten im Wege der Betriebsstaffel einzubringen. Bewilligungen können jederzeit mit sofortiger Wirkung widerrufen werden, wenn es die Umstände erfordern. Es wird daher empfohlen, einen allfälligen Antrag zeitgerecht, mindestens 4 Wochen vor dem beabsichtigten Termin der Mitbenutzung einzubringen.

Anträge um Benützung eines Militärflugplatzes müssen in schriftlicher oder elektronischer Form erfolgen, und jedenfalls folgende Daten enthalten:

- Antragsteller mit vollem Namen und Anschrift (Hauptwohnsitz) sowie je nach Rechtsnatur das Geburtsdatum bzw. die Firmenbuchnummer bzw. die UID-Nummer bzw. die Vereinsregisternummer bzw. das Geburtsdatum einer zur Vertretung nach außen befugten Person
  Hinweis: Im Falle von Gesellschaften ist der Antrag durch ein zur Vertretung nach außen befugtes Organ einzubringen. Auf die Vertretungsbefugnis ist im Antrag hinzuweisen.
- Type des (der) Luftfahrzeuge(s)
- Kennzeichen des (der) Luftfahrzeuge(s)
- MTOW des (der) Luftfahrzeuge(s)
- Nachweis über die Halterschaft des (der) zur Mitbenützung beantragten Zivilluftfahrzeuge(s) durch Vorlage des (der) Eintragungsscheine(s) bzw. wenn der Antragsteller nicht gleichzeitig der Halter ist, ist zusätzlich zum Eintragungsschein auch die Vollmacht des Halters des (der) Zivilluftfahrzeuge(s) vorzulegen

2. CIVIL USE OF MILITARY AIR BASES

For the military aerodromes, i.e. Aigen im Ennstal (LOXA), Tulln (LOXT), Wr. Neustadt/West (LOXN) and Zeltweg (LOXZ) the following provisions apply:
Civilian aircraft may use military airfields in Austria pursuant to section 62 Aviation Act only after obtaining prior permission of the Federal Ministry of Defence. This also applies to the use of Austrian military airfields as alternative airfields for civilian aircraft. As a matter of principle, a permission for civilian aircraft to use military airfields in Austria is issued only within the regular working hours of the local military air-traffic control. Flights to or from airfields located abroad are permissible only if the respective states both apply the Schengen Borders Code and Regulation (EU) 2016/399 as amended to the full extent and if they are members of the customs union. Military airfields may not be used for the purpose of commercial aviation. The Refuelling of civilian aircraft is not permitted. In addition to a licence pursuant to section 62 Aviation Act, persons not employed with the Ministry of Defence require a day permit or a permanent permit to enter a military compound. Requests for admission to military facilities must be addressed to the regionally responsible garrison and barracks commander via the respective Headquarters Division/service support element. Issued permits may be revoked with immediate effect at any time if the circumstances so require. A respective request should, thus, be filed in due time, at least four weeks prior to the intended date of co-utilisation.

Requests for using military airfields must be filed in writing or electronically, and must contain the following data:

- The requester's full name and address (main place of residence) and, according to the legal nature, either the date of birth or the company's register number, UID VAT number, the association's registration number or the birth date of a person entitled to represent it externally.
  Note: In the case of corporations the request must be filed by an organ entitled to external representation. The power of representation must be indicated in the request.
- The type of the aircraft
- The licence of the aircraft
- The MTOW of the aircraft
- Evidence of ownership of the aircraft for which co-utilisation is requested by way of submitting the certificate(s) of registration and, if the requester is not the owner in addition to the certificate of registration, the aircraft owner's power of attorney.

© Austro Control GmbH

- Datum und Zeitrahmen der beabsichtigten Mitbenützung des Militärflugplatzes
- Bekanntgabe des Abflug-Flugplatzes sowie des militärischen Anflug-Flugplatzes
- Zweck der Benützung
- Personendaten des Piloten/der Pilotin (Name, Geburtsdatum, Nationalität)
- Personendaten der Crew und Passagiere/Flugschüler (Name, Geburtsdatum, Nationalität)

Anträge für eine Mitbenützungsbewilligung sind schriftlich zu richten an

- Date of and timeframe for the intended co-utilisation of the military airfield.
- Moreover, the airfield of departure and the military airfield to be used for landing must be stated.
- Purpose of the utilisation
- Personal data of the pilot (name, date of birth, citizenship)
- Personal data of the crew and passengers / pilot trainees (name, date of birth, citizenship)

Requests for a co-utilisation permit are to be submitted in writing to the

Bundesministerium für Landesverteidigung / Rechtsabteilung
Rossauer Lände 1, 1090 Wien, AUSTRIA
TEL: +43 50201 10 21421 oder/or 20 21420
FAX: +43 50201 10 17074
EMAIL: recht1@bmlv.gv.at

2.1. Benützungsbedingungen

Flugbetrieb innerhalb eines militärisch reservierten Bereiches und auf Militärflugplätzen muss unter Einhaltung der nachstehenden allgemeinen und allfälligen weiteren, in der individuellen Genehmigung enthaltenen Bestimmungen abgewickelt werden.

a) Für jeden Flug ist ein Flugplan aufzuliefern.

b) Flugbetrieb in militärisch reservierten Bereichen und auf den Bewegungsflächen der Militärflugplätze ist gemäß den zutreffenden ICAO und nationalen Richtlinien gemäß AIP abzuwickeln.

c) Das Bundesministerium für Landesverteidigung haftet nicht für Schäden an Luftfahrzeugen, ihrer Ausrüstung, Besatzungsmitgliedern, Passagieren, Fracht usw., welche aus dem Zustand der Bewegungsflächen resultieren.

d) Das Bundesministerium für Landesverteidigung haftet nicht für Diebstahl, Feuer- Wasser- oder anderen Schäden an Luftfahrzeugen, ihrer Ausrüstung, Besatzungsmitgliedern, Passagieren, Fracht usw., welche während des Aufenthalts auf einem Militärflugplatz auftreten.

e) Das Bundesministerium für Landesverteidigung behält sich das Recht vor, für durch Zivilluftfahrzeuge, deren Besatzungsmitglieder oder Passagiere verursachte Schäden an Material, Gebäuden, sonstigen Einrichtungen und Personal des österreichischen Bundesheeres innerhalb der Flugplatzgrenzen Schadenersatz zu fordern.

f) Fotografieren aus der Luft und am Boden ist verboten. Luftfahrzeugbesatzungen und Bodenpersonal haben Verstöße zu melden.

g) Ein-, Aus- und Durchflugbedingungen siehe ENR 1.1.

2.2. Frequenzen und Telefonnummern der Militärflugleitungen für die Erteilung von Ein- und Durchflugsgenehmigungen

Siehe ENR 1.1, Punkt 2.8.2.5.

2.1. Rules and conditions

Operations within military reserved areas and on the air base must be carried out in accordance with the rules and conditions stated below with due regard to such other conditions as may have been stipulated for each individual permission.

a) A flight plan shall be submitted for each flight.

b) Flight operations within military reserved areas and on the manoeuvring area of a military air base shall be carried out in accordance with relevant ICAO and national civil regulations as laid down in the AIP Austria.

c) The Federal Ministry of Defence shall not be liable for any damage to aircraft, their equipment, flight crew members, passengers, cargo, etc. caused by the condition of the manoeuvring area.

d) The Federal Ministry of Defence shall not be liable for the theft of and fire-, water- or other damage to aircraft, their equipment, flight crew members, passengers, cargo, etc. caused during stays at the air base.

e) The Federal Ministry of Defence reserves the right to claim compensation for damage caused by civil aircraft, flight crew members or passengers to material, buildings, installations and personnel of the Austrian armed forces within the area of an air base.

f) Photographing from the air as well as on the ground is prohibited. Flight crew members and ground personnel shall immediately report any violants.

g) Entry, exit and transit conditions see ENR 1.1.

2.2. Frequencies and telephone numbers of the military flight operation offices to obtain entry or transit permissions

See ENR 1.1, item 2.8.2.5.

3. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT (LOW-VISIBILITY PROCEDURES (LVP))

3.1. Bei genehmigtem CAT II / CAT III Betrieb an einem bestimmten Flughafen und/oder Piste sind mindestens die folgenden Einrichtungen verfügbar (siehe AD 2.12 für lokale Details):

- ILS entsprechend der genehmigten betrieblichen Kategorie;
- Optische Hilfsmittel entsprechend dem genehmigten Betrieb; und
- RVR-Messanlagen.

3.2. Bei genehmigtem CAT II / CAT III Betrieb an einem bestimmten Flughafen und/oder Piste sind die verfügbaren Einrichtungen für den CAT II / CAT III Betrieb geeignet. Darüber hinaus sind geeignete Verfahren für den Betrieb bei geringer Sicht (Low-visibility procedures (LVP)) definiert und werden wie erforderlich angewendet.

3.3. Die LVP sind so gestaltet, dass die ILS (LOC und GP) Signale vor Interferenz geschützt sind, damit die Integrität der ILS-Signale sichergestellt ist. Details zu den im Einzelnen angewendeten LVP sind in AD 2 verlautbart.

3.4. Bei CAT II / CAT III Flugbetrieb wird die ILS-Schutzzone immer von Boden- und Luftfahrzeugen freigehalten, wenn:

- Verfahren bei geringer Sicht (low-visibility procedures (LVP)) in Betrieb sind, und
  a) ein anfliegendes Luftfahrzeug sich innerhalb von 2 NM vor der Pistenschwelle befindet bis zum Ende des Landevorganges, oder
  b) ein abfliegendes Luftfahrzeug den ILS Landekurssender zur Führung während des Startvorganges verwendet bei RVR zwischen 125 M und 75 M.

3.4.1. Bei CAT II oder CAT III Flugbetrieb wird die „Obstacle Free Zone“ (OFZ) von allen Hindernissen, wie Fahrzeugen, Personen und Luftfahrzeugen freigehalten.

3.5. Innerhalb der ILS-Schutzzone und erweiterten ILS-Schutzzone ist die Rollbahnmittellinienbefeuerung farbkodiert (abwechselnd gelb/grün).
Piloten haben diesen Bereich zügig zu verlassen und mittels der Phrase „Piste verlassen“ anzuzeigen, sobald sich das Luftfahrzeug außerhalb der erweiterten ILS-Schutzzone befindet, sofern nichts anderes in lokalen Regelungen (siehe AD 2) für den entsprechenden Flugplatz normiert ist.

3.6. Für ATC-Zwecke ist als „LOC-Sensitive Area“ ein rechteckiger Bereich definiert, der sich auf beiden Seiten parallel zur Pistenmittellinie im Abstand von:

- MAX 105 Metern (Salzburg Piste 15, Klagenfurt Piste 28R),
- 160 Metern (Wien-Schwechat Piste 16) und
- 130 Metern (alle anderen für CAT II/III Betrieb zugelassenen Pisten),

und zwischen der Landekursantenne und dem Pistenanfang erstreckt.

3.7. Während aktiver LVP informiert ATC die Luftfahrzeugbesatzung über Anlagenausfälle oder bei jeder Art von Service-Einschränkung.

3. LOW-VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

3.1. When CAT II / CAT III operations are approved for a certain airport and/or runway, at least the following facilities are available (see AD 2.12 for local details):

- ILS according to the approved operational category;
- Visual aids suitable for the approved operations; and
- RVR meters.

3.2. When CAT II / CAT III operations are approved for a certain airport and/or runway, the available facilities are suitable for CAT II / CAT III operations. In addition, suitable low-visibility procedures (LVP) are defined and will be applied as necessary.

3.3. The LVP are designed to protect the ILS (LOC and GP) signals from interference, ensuring the integrity of ILS signals. Details to the specific LVP are published in AD 2.

3.4. During CAT II / CAT III operations the ILS sensitive area is kept clear of all vehicles and aircraft at all times when:

- Low-Visibility Procedures (LVP) are in operation, and
  a) an approaching aircraft is within 2 NM from threshold and until it has completed its landing run, or
  b) an aircraft taking off is using the ILS localizer for guidance during the take off run in case of RVR between 125 M and 75 M.

3.4.1. During CAT II or CAT III operations the Obstacle Free Zone (OFZ) is kept clear of all obstacles, such as vehicles, persons and aircraft.

3.5. Taxiways in the critical and/or sensitive ILS areas have coded centre line lights (alternating green-yellow).
Pilots must avoid stopping in these areas and indicate via phrase “Runway Vacated” once the aircraft has exited the ILS sensitive area, if not otherwise laid down in local regulations (see AD 2) for a particular aerodrome.

3.6. For ATC purposes the LOC sensitive area is defined as a rectangular area which is located within parallel lines at a distance of:

- MAX 105 metres (Salzburg RWY 15, Klagenfurt RWY 28R),
- 160 metres (Wien-Schwechat RWY 16) and
- 130 metres (all other for CAT II/III operation approved runways)

on both sides of the runway centre line and between the localizer antenna and the beginning of the runway.

3.7. During LVP operations, ATC shall inform pilots of the facilities that are out of service or in case of any type of degradation.

© Austro Control GmbH

3.8. Genehmigung für den CAT II und CAT III Flugbetrieb

3.8.1. Genehmigungen für CAT II/III Flugbetrieb sind gemäß VO (EU) 965/2012 i.d.g.F. (Part-SPA) bei der jeweils zuständigen nationalen Behörde zu beantragen.

3.8. Authorization of CAT II and CAT III operations

3.8.1 Approvals for CAT II/III Operations shall be obtained in accordance with EU-Regulation 965/2012 as amended (Part-SPA) from the competent national authority.

4. FLUGPLATZ-BETRIEBSMINDESTBEDINGUNGEN

Absichtlich leer gelassen

4. AERODROME OPERATING MINIMA

Intentionally left blank

5. SONSTIGE INFORMATIONEN

5.1. Verfahren für Hubschrauber

Mangels geeigneter Hubschrauberpisten sind An- und Abflüge mit Hubschraubern auf den internationalen Flugplätzen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg und Wien-Schwechat über die Anflugsektoren von Pisten (befestigt oder unbefestigt) durchzuführen.

Das oben angeführte Verfahren gilt auch für den Flughafen Linz, wenn die Hubschrauberpiste nicht genutzt wird.

5.1.1. Zusätzliche Verfahren für Hubschrauber, die rollen können

a) Hinsichtlich der Rollabschnitte ist wie mit kraftgetriebenen Flächenflugzeugen zu verfahren, das heißt:
   - bei der Landung ist auf der Piste aufzusetzen, und
   - beim Rollen zum Start oder nach der Landung sind nur die hiefür vorgesehenen Rollbahnen zu benützen.

b) ATC-Freigaben und Anweisungen werden gleichlautend wie für kraftgetriebene Flächenflugzeuge erteilt.

5.1.2. Zusätzliche Verfahren für Hubschrauber, die NICHT ROLLEN können

a) Anfliegende Hubschrauber sollen auf der Piste nicht aufsetzen, zum Vorfeld ist sodann ein „Rollflug" durchzuführen.
   Anmerkung: „Rollflug" ist eine Bewegung eines Hubschraubers/Senkrechtstarters (VTOL) über der Oberfläche eines Flugplatzes, normalerweise mit Bodeneffekt und bei einer Geschwindigkeit über Grund von weniger als 37 km/h (20 kt).

b) Beim Abflug ist vom Vorfeld zur Piste ein „Rollflug" durchzuführen und - wenn keine Startfreigabe erteilt wird - vor dem Rollhalt zu halten (gegebenenfalls aufzusetzen).

c) „Rollflüge" zwischen Piste und Vorfeld sind über den entsprechenden Rollbahnen durchzuführen.

d) Als Startzeit gilt das letzte Abheben des Hubschraubers, als Landezeit das erstmalige Aufsetzen.

e) Bei der Erteilung von ATC-Freigaben bzw. Anweisungen kommen Standard-Sprechgruppen gemäß der aktuellen Fassung des AIC SPRECHFUNK-VERFAHREN FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNK-DIENST zur Anwendung.

5. OTHER INFORMATION

5.1. Procedures for helicopters

Due to the lack of suitable helicopter areas approach and departure of helicopters to or from the international aerodromes Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg and Wien-Schwechat shall be executed along the approach sector of runways (paved or unpaved).

The procedure described above shall also apply at aerodrome Linz, if the helicopter area is not being utilised.

5.1.1. Additional procedures for helicopters able to taxi

a) Helicopters able to taxi shall apply to the taxiing procedures for power driven aeroplanes, i.e.
   - landing aircraft shall touch down on the runway and
   - all taxiing for take-off or after landing is confined to taxiways only.

b) ATC clearances and instructions will be phrased in the manner as for power driven aeroplanes.

5.1.2. Additional procedures for helicopters UNABLE TO TAXI

a) Arriving helicopters shall not touch down on the runway and shall proceed to the apron by "air-taxiing". *Remark*: "Air-taxiing" means movement of a helicopter/vertical take-off and landing (VTOL) above the surface of an aerodrome, normally in ground effect and at a ground speed normally less than 37 km/h (20 kts).

b) Departing helicopters shall "air taxi" from the apron to the runway and if a take-off clearance is not received hold before the holding position or touch down there if necessary.

c) "Air taxiing" between runway and apron shall be executed along taxiways.

d) The last lift-off is taken as departure time, the first touchdown as time of arrival.

e) For the issuance of ATC clearances and instructions standard phraseology in accordance with the current valid version of the AIC RADIO COMMUNICATION PROCEDURES FOR THE AERONAUTICAL MOBILE SERVICE shall be used.

5.2. Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Pisten

5.2.1. Auf den nachstehend angeführten Pisten kann herabgesetzte Pistenstaffelung zwischen zwei Luftfahrzeugen, die dieselbe Piste benutzen, unter folgenden Bedingungen angewendet werden:

- für alle kontrollierten Flugplätze in der FIR Wien mit Ausnahme von Wien-Schwechat (LOWW) wird herabgesetzte Pistenstaffelung nur vom Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) bis zum Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET) angewandt;
- in Wien-Schwechat (LOWW) wird die herabgesetzte Pistenstaffelung H24 angewandt;
- Wirbelschleppenstaffelungsminima müssen eingehalten werden;
- die Rückenwindkomponente ist nicht größer als 5 Knoten;
- die Bodensicht beträgt mindestens 5 KM und die Hauptwolkenuntergrenze ist nicht niedriger als 1000 FT;
- die Bremswirkung wird nicht durch Pistenablagerungen wie Eis, Schneematsch, Schnee, Wasser, etc. negativ beeinträchtigt;
- das nachfolgende Luftfahrzeug erhält Verkehrsinformation;
- herabgesetzte Pistenstaffelung darf nicht zwischen einem startenden und einem vorher gelandeten Luftfahrzeug angewendet werden.

5.2.2. Für die herabgesetzte Pistenstaffelung werden Luftfahrzeuge wie folgt eingestuft:

- **Luftfahrzeuge der Kategorie 1:**
  einmotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer zulässigen Maximalen Startmasse (MTOM) von 2000 KG oder weniger;
- **Luftfahrzeuge der Kategorie 2:**
  - einmotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer zulässigen Maximalen Startmasse (MTOM) von mehr als 2000 KG bis weniger als 7000 KG, und
  - zweimotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer zulässigen Maximalen Startmasse von weniger als 7000 KG;
- **Luftfahrzeuge der Kategorie 3:**
  alle anderen Luftfahrzeuge.

5.2. Application of reduced runway separation

5.2.1. On the runways listed below reduced runway separation between two aircraft using the same runway may be applied subject to the following conditions:

- for all controlled aerodromes within FIR Wien except Wien-Schwechat (LOWW) reduced runway separation minima are only be applied from the beginning of civil morning twilight (BCMT) until the end of civil evening twilight (ECET);
- at Wien-Schwechat (LOWW) reduced runway separation minima are applied H24;
- wake turbulence separation minima shall be applied;
- tail wind component shall not exceed 5 knots;
- the ground visibility is at least 5 KM and the ceiling is not below 1000 FT;
- braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow, water etc;
- traffic information shall be provided to the succeeding aircraft;
- reduced runway separation minima shall not apply between a departing aircraft and a preceding landing aircraft.

5.2.2. For the purpose of reduced runway separation, aircraft shall be classified as follows:

- **Category 1 aircraft:**
  single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take off mass (MTOM) of 2000 KG or less;
- **Category 2 aircraft:**
  - single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take off mass (MTOM) of more than 2000 KG but less than 7000 KG, and
  - twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take off mass (MTOM) of less than 7000 KG;
- **Category 3 aircraft:**
  all other aircraft.

© Austro Control GmbH

5.2.3. Die Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung, die an einem Flugplatz angewendet werden dürfen, sind für jede Piste einzeln festzulegen.
Die anzuwendende Staffelung darf folgende Mindestwerte nicht unterschreiten:

- **Landende Luftfahrzeuge:**
  Ein nachfolgendes landendes Luftfahrzeug der Kategorie 1 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn das vorausfliegende Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das entweder:
  - gelandet ist und einen mindestens 600M von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird, oder
  - abgehoben und einen mindestens 600M von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat;

  Ein nachfolgendes landendes Luftfahrzeug der Kategorie 2 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn das vorausfliegende Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das entweder:
  - gelandet ist und einen mindestens 1500M von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird, oder
  - abgehoben und einen mindestens 1500M von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat;

  Ein nachfolgendes landendes Luftfahrzeug darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn ein vorausfliegendes Luftfahrzeug der Kategorie 3 entweder:
  - gelandet ist und einen mindestens 2400M von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird, oder
  - abgehoben und einen mindestens 2400M von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat.

- **Startende Luftfahrzeuge:**
  - Ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 darf zum Start freigegeben werden, wenn das vorher gestartete Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das abgehoben und einen mindestens 600M von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat;
  - Ein Luftfahrzeug der Kategorie 2 darf zum Start freigegeben werden, wenn das vorher gestartete Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das abgehoben und einen mindestens 1500M von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat;
  - Ein Luftfahrzeug darf zum Start freigegeben werden, wenn das vorhergehende abfliegende Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 3 ist, das abgehoben und einen mindestens 2400M von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat.

5.2.3. Reduced runway separation minima which may be applied at an aerodrome shall be determined for each separate runway.
The separation to be applied shall in no case be less than the following minima:

- **Landing aircraft:**
  A succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:
  - has landed and passed a point at least 600M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking, or
  - is airborne and has passed a point at least 600M from the threshold of the runway;

  A succeeding landing Category 2 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:
  - has landed and passed a point at least 1500M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking, or
  - is airborne and has passed a point at least 1500M from the threshold of the runway;

  A succeeding landing aircraft may cross the runway threshold when a preceding Category 3 aircraft which either:
  - has landed and passed a point at least 2400M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking, or
  - is airborne and has passed a point at least 2400M from the threshold of the runway.

- **Departing aircraft:**
  - A Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600M from the position of the succeeding aircraft;
  - A Category 2 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 1500M from the position of the succeeding aircraft;
  - An aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing Category 3 aircraft is airborne and has passed a point at least 2400M from the position of the succeeding aircraft.

5.2.4. Auf österreichischen Flughäfen werden folgende Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung angewendet:

- Flughafen GRAZ (LOWG):
  - RWY 16C: 600 M, 1500 M, 2400 M
  - RWY 34C: 600 M, 1500 M, 2400 M
- Flughafen INNSBRUCK (LOWI):
  - RWY 08: 600 M, 1500 M
  - RWY 26: 600 M, 1500 M
- Flughafen KLAGENFURT (LOWK):
  - RWY 10L: 600 M, 1500 M
  - RWY 28R: 600 M, 1500 M
- Flughafen LINZ (LOWL):
  - RWY 08: 1500 M, 2400 M
  - RWY 26: 1500 M, 2400 M
- Flughafen SALZBURG (LOWS):
  - RWY 15: 600 M, 1500 M, 2400 M
  - RWY 33: 600 M, 1500 M
- Flughafen WIEN-SCHWECHAT (LOWW):
  - RWY 11: 2400 M
  - RWY 29: 2400 M
  - RWY 16: 2400 M
  - RWY 34: 2400 M

5.3. Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung (BNK)

Die bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung (BNK), basierend auf einer autonomen Erfassung von Luftfahrzeugen, wird von Austro Control bereitgestellt.

Das BNK-System entspricht den Vorgaben des ICAO Annex 14, Kapitel 6 und steht für einzelne ausgewählte Hindernisse innerhalb der FIR Wien zur Verfügung. Das BNK-System arbeitet zwischen ECET und BCMT für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht entsprechend SERA.5005. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht sind nur mit aktivem Transponder und akzeptiertem Flugplan zulässig. Piloten können die Aktivierung der BNK-gesteuerten Nachtkennzeichnung innerhalb einer Distanz von mindestens 8 KM horizontal und 2000 FT vertikal erwarten; Piloten haben bei der Flugvorbereitung und Navigation besonders darauf zu achten.

Gesonderte Vorkehrungen bestehen für Flüge nach §§ 145 und 145a LFG sowie für Rettungsflüge.

Das BNK-System ist „fail-safe“ ausgelegt, sodass bei Störungen von Systemkomponenten oder Fehlfunktionen jedenfalls die Nachtkennzeichnung aktiviert ist.

5.2.4. At Austrian airports the following reduced runway separation minima will be applied:

- GRAZ airport (LOWG):
  - RWY 16C: 600 M, 1500 M, 2400 M
  - RWY 34C: 600 M, 1500 M, 2400 M
- INNSBRUCK airport (LOWI):
  - RWY 08: 600 M, 1500 M
  - RWY 26: 600 M, 1500 M
- KLAGENFURT airport (LOWK):
  - RWY 10L: 600 M, 1500 M
  - RWY 28R: 600 M, 1500 M
- LINZ airport (LOWL):
  - RWY 08: 1500 M, 2400 M
  - RWY 26: 1500 M, 2400 M
- SALZBURG airport (LOWS):
  - RWY 15: 600 M, 1500 M, 2400 M
  - RWY 33: 600 M, 1500 M
- WIEN-SCHWECHAT airport (LOWW):
  - RWY 11: 2400 M
  - RWY 29: 2400 M
  - RWY 16: 2400 M
  - RWY 34: 2400 M

5.3. Aircraft Detection Lighting System (ADLS)

An Aircraft Detection Lighting System (ADLS) based on an autonomous aircraft detection system is provided by Austro Control.

The ADLS is compliant with ICAO Annex 14, Chapter 6 and is available for selected obstacles within FIR Wien. The ADLS is operating between ECET and BCMT for VFR flights at night according SERA.5005. VFR flights at night are only permitted with active transponder and accepted flight plan. Pilots can expect activation of the ADLS-controlled obstacle lights within a distance of at least 8 KM horizontally and 2000 FT vertically from the published obstacle, therefore pilots should pay close attention (caution) during flight briefing and navigation.

Special provisions are in place for flights according paragraph 145 and 145a Aviation Act and rescue flights.

The ADLS is built fail-safe, i.e., in case of any failure or malfunction of ADLS system components the obstacle lights are activated.

© Austro Control GmbH

AD 1.4 GRUPPIERUNG VON FLUGPLÄTZEN / HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZEN

1. ZIVILE / MILITÄRISCHE FLUGPLÄTZE

1.1. §60 LFG: Militärflugplätze sind Flugplätze, deren Leitung in den Wirkungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung fällt. Alle übrigen Flugplätze sind Zivilflugplätze.

2. ÖFFENTLICHE / PRIVATE FLUGPLÄTZE

2.1. Öffentlicher Flugplatz ist ein Zivilflugplatz, für den Betriebspflicht besteht und der von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann.

2.2. Alle übrigen Zivilflugplätze sind Privatflugplätze.

2.3. Öffentliche Flugplätze sind: die Flughäfen Graz (LOWG), Innsbruck (LOWI), Klagenfurt (LOWK), Linz (LOWL), Salzburg (LOWS), Wien-Schwechat (LOWW), sowie die Flugfelder Vöslau (LOAV), Wels (LOLW) und Zell am See (LOWZ).

3. FLUGHÄFEN / FLUGFELDER

3.1. Ein Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt.

3.2. Flugfeld ist ein Zivilflugplatz, der nicht Flughafen ist. Für private Flugfelder besteht keine Betriebspflicht, die Betriebszeiten sind daher nicht gewährleistet (siehe AD 1.1, Punkt 1.1. Benützungsbedingungen).

4. ZERTIFIZIERTE FLUGPLÄTZE

4.1. Zertifizierte Flugplätze sind Flugplätze, die im Anwendungsbereich nach Artikel 2 (1)e) der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit i.d.g.F. liegen.

4.1.1. Zertifizierte Flugplätze sind Flugplätze, die
i) nicht vom Militär kontrolliert und betrieben werden;
ii) der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen;
iii) für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden; und
iv) über eine befestigte Instrumentenlandebahn von mindestens 800 m verfügen oder ausschließlich für Hubschrauber unter Verwendung von Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren bestimmt sind.

4.1.2. Ein Flugplatz kann von der Zertifizierung nach VO (EU) 2018/1139 ausgenommen werden, wenn an diesem Flugplatz jährlich höchstens 10 000 Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr und jährlich höchstens 850 Bewegungen im Zusammenhang mit dem Frachtbetrieb abgefertigt werden.

4.1.3. Eine Liste der zertifizierten Flugplätze in Österreich ist in AD 1.5 verlautbart.

AD 1.4 GROUPING OF AERODROMES / HELIPORTS

1. CIVIL / MILITARY AERODROMES

1.1. §60 Austrian Aviation Act: Military aerodromes are aerodromes in the responsibility of the federal minister for defence. All other aerodromes are civil aerodromes.

2. PUBLIC / PRIVATE AERODROMES

2.1. A public aerodrome is a civil aerodrome which is under obligation to operate and which may be used under equal conditions by all aviation participants.

2.2. All other civil aerodromes are private aerodromes.

2.3. Public aerodromes are: the Austrian airports Graz (LOWG), Innsbruck (LOWI), Klagenfurt (LOWK), Linz (LOWL), Salzburg (LOWS), Wien-Schwechat (LOWW), and the airfields Vöslau (LOAV), Wels (LOLW) and Zell am See (LOWZ).

3. AIRPORTS / AIRFIELDS

3.1. An airport is a public aerodrome which is intended for the use by international air transport and which is equipped with the necessary facilities.

3.2. An airfield is a civil aerodrome other than an airport. For private airfields there is no obligation to operate, therefore the operational hours are not guaranteed (see AD 1.1, item 1.1. General conditions for use).

4. CERTIFIED AERODROMES

4.1. Certified aerodromes are aerodromes that lie in the scope of Article 2 (1)e) of EU-Regulation 2018/1139 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency as amended.

4.1.1. Certified aerodromes are aerodromes, that:
i) are not controlled and operated by the military;
ii) are open to public use;
iii) serve commercial air transport; and
iv) have a paved instrument runway of 800 metres or more, or exclusively serve helicopters using instrument approach or departure procedures.

4.1.2. An aerodrome may be exempted from the certification according to Regulation (EU) 2018/1139, if that aerodrome handles no more than 10 000 commercial air transport passengers per year and no more than 850 movements related to cargo operations per year.

4.1.3. A list of certified aerodromes in Austria is published in AD 1.5.

5. HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZE (AD 3)

5.1. Hubschrauberlandeplätze (Heliports) sind Zivilflugplätze, die ausschließlich für den Betrieb mit Hubschraubern zugelassen sind.

5.1.1. Hubschrauberlandeplätze sind in AD 3 verlautbart.

5.1.2. Alle österreichischen Hubschrauberlandeplätze sind private Flugfelder im Sinne des LFG.

5.2. Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen

5.2.1. Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen (§80b LFG) sind Hubschrauberlandeflächen bei Krankenhäusern, die ausschließlich für Ambulanz- und/oder Rettungseinsätze verwendet werden.

5.2.2. Regelungen betreffend Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen sind in der Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz-Verordnung, St.F. BGBl. II Nr. 82/2017, enthalten.

5. HELIPORTS (AD 3)

5.1. Heliports are civil aerodromes that are authorized for helicopter operations only.

5.1.1. Heliports are published in AD 3.

5.1.2. Austrian Heliports are private airfields in terms of the Austrian Aviation Act (LFG).

5.2. Hospital Heliports (Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen)

5.2.1. Hospital Heliports (§80b Austrian Aviation Act) are Heliports at hospitals that are used exclusively for ambulance and/or rescue operations with helicopters.

5.2.2. Regulations regarding Hospital Heliports are laid down in the Austrian Regulation "Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz-Verordnung", BGBl. II No. 82/2017.

© Austro Control GmbH

2	**BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN**	**A:** 23 M, Bitumen, PCN 24/F/B/W/T **B:** 23 M, Bitumen, PCN 61/F/B/W/T **C:** 23 M, Bitumen, PCN 61/F/A/W/T **D:** 23 M, Bitumen, PCN 50/F/A/W/T **G1:** 15 M, Gras, MTOM 2000 KG **G2:** 15 M, Gras, MTOM 2000 KG **G3 (Air-TWY):** nur für Benützer des Christophorus-Stützpunktes **S:** 20 M, Gras, Luftfahrzeuge mit Einzelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 5000 KG. Luftfahrzeuge mit Doppelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 6300 KG. **S1:** 20 M, Gras, Luftfahrzeuge mit Einzelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 5000 KG. Luftfahrzeuge mit Doppelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 6300 KG. **S2:** 20 M, Gras, Luftfahrzeuge mit Einzelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 5000 KG. Luftfahrzeuge mit Doppelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 6300 KG. **S3:** 20 M, Gras, Luftfahrzeuge mit Einzelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 5000 KG. Luftfahrzeuge mit Doppelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 6300 KG. **S4:** 20 M, Gras, Luftfahrzeuge mit Einzelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 5000 KG. Luftfahrzeuge mit Doppelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 6300 KG. **X:** 10 M, Bitumen, MTOM 5000 KG **Y:** 18 M, Bitumen, PCN 56/F/A/W/T
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	**A:** 23 M, Bitumen, PCN 24/F/B/W/T **B:** 23 M, Bitumen, PCN 61/F/B/W/T **C:** 23 M, Bitumen, PCN 61/F/A/W/T **D:** 23 M, Bitumen, PCN 50/F/A/W/T **G1:** 15 M, Grass, MTOM 2000 KG **G2:** 15 M, Grass, MTOM 2000 KG **G3 (Air-TWY):** only for users of the Christophorus base **S:** 20 M, Grass, ACFT with single wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 5000 KG. ACFT with double wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 6300 KG. **S1:** 20 M, Grass, ACFT with single wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 5000 KG. ACFT with double wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 6300 KG. **S2:** 20 M, Grass, ACFT with single wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 5000 KG. ACFT with double wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 6300 KG. **S3:** 20 M, Grass, ACFT with single wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 5000 KG. ACFT with double wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 6300 KG. **S4:** 20 M, Grass, ACFT with single wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 5000 KG. ACFT with double wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 6300 KG. **X:** 10 M, Bitumen, MTOM 5000 KG **Y:** 18 M, Bitumen, PCN 56/F/A/W/T
3	**POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL**	Vorfeld - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel 337 M (1110 FT) ODER versetzte Schwelle Piste 16C 341 M (1117 FT). ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	APN - AVG ELEV 337 M (1110 FT) or DTHR RWY 16C 341 M (1117 FT). ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
4	**VOR KONTROLLPUNKTE** **VOR CHECKPOINTS**	NIL
5	**INS KONTROLLPUNKTE** **INS CHECKPOINTS**	NIL

6	**ANMERKUNGEN**	NIL
	REMARKS	

LOWG AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWG AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	**VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/ PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE**	Vorhanden
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	AVBL
2	**PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG**	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Schwellen und versetzte Schwellen - Pistenmittellinie - Pistenrand - Pistenenden - Aufsetzzone Piste 34C - Festabstand Piste 16C und Piste 34C - Rollbahnmittellinien - Erweiterte Rollbahnmittellinienmarkierung bei den Rollbahnen B, C, D, X, Y - Rollhalt - Rollbahnrand - Wendeflächenmarkierung der Piste 34C - Graspisten- und Grasrollbahnmarkierung - Vorfeldmarkierung - Zwischenhaltepositionen A1, C1, D1, D3, P20: Markierung gelb
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Marking aids: - RWY designation NR - THR and DTHR - RCL - RWY edge - RWY end - TDZ RWY 34C - F DIST RWY 16C and RWY 34C - TWY CL - Extended taxiway centre line marking at taxiways B, C, D, X, Y - Taxi holding point - TWY edge - Turn pad marking RWY 34C - Grass RWY- and grass TWY marking - APN marking - Intermediate holding positions A1, C1, D1, D3, P20: Marking yellow
3	**HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"**	Rollbahnen B, C, D, X, Y / Runway Guard Lights nicht vorhanden Die Rollhaltbefeuerung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepasst.
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	TWY B, C, D, X, Y / Runway Guard Lights - NIL The stop bar lights for the runway in use will be switched on during operational hours. The intensity will be adjusted to suit the prevailing weather conditions.
4	**ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN**	NIL
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	
5	**ANMERKUNGEN**	Air-TWY G3: Mittellinie: Marker grün/gelb Zeichenhöhe des Buchstabens "C" der Markierung der Pistenbezeichnung: 6 M statt 9 M.
	REMARKS	Air-TWY G3: CL: Markers G/Y Character height of the letter "C" of the RWY designation marking: 6 M instead of 9 M.

© Austro Control GmbH

LOWG AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOWG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

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

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

LOWG AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWG AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	**BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG** **DESIGNATION AND LATERAL LIMITS**	CTR LOWG 47 05 52.0000N 015 14 56.0000E - 47 06 14.0000N 015 17 44.0000E - 47 07 47.0000N 015 29 40.0000E - 47 08 06.0000N 015 32 02.0000E - 47 07 23.0000N 015 34 34.0000E - 46 46 10.0000N 015 40 25.0000E - 46 43 40.0000N 015 21 10.0000E - 46 59 05.0000N 015 16 51.0000E - 47 05 52.0000N 015 14 56.0000E
2	**HÖHENBEGRENZUNG** **VERTICAL LIMITS**	4500 FT AMSL / GND
3	**LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG** **AIRSPACE CLASSIFICATION**	D
4	**RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N)** **ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)**	GRAZ TOWER EN, GE
5	**ÜBERGANGSHÖHE** **TRANSITION ALTITUDE**	3050 M (10000 FT) AMSL
6	**BETRIEBSZEITEN** **HOURS OF APPLICABILITY**	H24
7	**ANMERKUNGEN** **REMARKS**	NIL

LOWG AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWG AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENST-BEZEICHNUNG SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE-ADRESSE LOGON ADDRESS	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
APP	GRAZ RADAR	119.300 120.440	NIL	NIL	0500-2230 (0400-2130)	VDF (46 58 50.68N 015 26 25.02E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 34C. VDF (46 58 50.68N 015 26 25.02E) AVBL; To THR RWY 34C.
TWR	GRAZ TOWER	118.200	NIL	NIL	0500-2230 (0400-2130)	VDF (46 58 50.68N 015 26 25.02E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 34C. VDF (46 58 50.68N 015 26 25.02E) AVBL; To THR RWY 34C.
ATIS	NIL	126.130	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6731. Außerhalb der Dienststunden der Flugverkehrsdienste wird die automatisch generierte ATIS Aussendung nicht überprüft. Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6731. No verification of automatic generated ATIS BCST outside the OPS HR of ATS.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	NIL	NIL	0500-2230 (0400-2130)	VDF (46 58 50.68N 015 26 25.02E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 34C. VDF (46 58 50.68N 015 26 25.02E) AVBL; To THR RWY 34C.

© Austro Control GmbH

LOWG AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDE-HILFEN

LOWG AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB (5°E / JAN 2022)	GBG	426 KHZ	H24	46 53 13.16N 015 48 01.15E	NIL	NIL	Reichweite 40 NM. Range 40 NM.
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	GRZ	116.200 MHZ (CH109X)	H24	DME: 46 57 19.53N 015 26 57.89E DVOR: 46 57 19.12N 015 26 58.00E	333.5 M / 1094 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LOC 34C (5°E / JAN 2022) CAT III/E/4	OEG	110.900 MHZ	H24	47 00 23.57N 015 26 07.32E	NIL	NIL	LOC course 345° MAG
DME 34C	OEG	CH46X	H24	46 58 48.73N 015 26 25.63E	337.8 M / 1108 FT	NIL	NIL
GP 34C		330.800 MHZ	H24	46 58 48.66N 015 26 26.07E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 16.2 M / 53 FT
DME	RAW	CH58Y	H24	47 16 54.62N 015 46 22.95E	1059.1 M / 3475 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
DME	STK	CH92Y	H24	46 50 42.83N 015 55 54.99E	659.1 M / 2162 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
SBAS	EGNOS E16A (RWY 16C)	1575.42 MHZ (CH92411) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 47 00 07.22N 015 26 11.81E	387 M / 1270 FT	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E34A (RWY 34C)	1575.42 MHZ (CH72310) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 46 58 40.03N 015 26 35.81E	379 M / 1242 FT	NIL	NIL

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

LOWG AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. Zulässigkeit von ILS CAT II / CAT III Anflügen

1.1. Zur Piste 34C sind ILS CAT II / III Anflüge unter Beachtung der im Teil AD 1 enthaltenen Richtlinien zulässig.

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

2.1. 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.

LOWG AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Permission of ILS CAT II / CAT III Operations

1.1. To RWY 34C - CAT II / III ILS operations are permitted according to the regulations laid down in section AD 1.

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

2.1. 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.

© Austro Control GmbH

2.2. 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.

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

2.2.2. 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.

2.3. Folgende kontrollierte Flüge müssen jedenfalls vor der Aufgabe des ATC Flugplanes mit der ATC Stelle Graz (Telefonnummer +43 5 1703 6710) koordiniert werden:

- IFR Flüge: wenn (mehrere) Anflüge bzw. Fehlanflüge zu Übungszwecken, Warterunden, Verfahrenskurven oder Platzrunden in LOWG bzw. Airwork im Zuständigkeitsbereich Graz (z.B.: GBG-NDB) geplant sind;

- VFR Flüge: Alleinflüge von Flugschülern ohne einen befugten Zivilfluglehrer am Doppelsteuer (§ 32 Abs. 1 LVR 2014), Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen (SERA.3220);
- Sonstige Flüge im Zuständigkeitsbereich LOWG mit einem speziellen Flugprogramm: Dazu zählen jedenfalls Arbeitsflüge (Art. 2 Z 12 VO (EU) 923/2012 [SERA-Verordnung]) sowie Flüge wie zum Beispiel Kunstflüge (§ 15 LVR 2014), Fallschirmabsprünge (§ 12 LVR 2014) sowie alle anderen Flüge mit speziellem Programm.

Anmerkung: Bestehen Zweifel, ob eine Koordination gemäß den oben angeführten Regeln erforderlich ist, so soll der verantwortliche Pilot sich mit der ATC Stelle LOWG in Verbindung setzen.

Anmerkung: Das Nichteinhalten des oben beschriebenen Verfahrens kann zu signifikanten Verspätungen oder dem Ablehnen des beantragten Programms durch die ATC Stelle LOWG führen.

2.4. Simulierte Schlechtwetterverfahren

2.4.1. 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.

2.4.2. Die Verfahren bei geringer Sicht gemäß LOWG 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.

2.2. 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.

2.2.1. 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.

2.2.2. 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.

2.3. The following controlled flights shall in any case be coordinated with the ATC unit Graz (telephone number +43 5 1703 6710) prior to the submission of an ATC flight plan:

- IFR flights: if (multiple) approaches or missed approaches are planned for training purposes, holding patterns, procedure turns or traffic patterns in LOWG or Airwork in the area of responsibility of the ATC unit LOWG (e.g.: GBG-NDB);
- VFR flights: Solo flights by student pilots without a qualified flight instructor on board (§ 32 Para. 1 LVR 2014), Simulated instrument flights (SERA.3220);

- Other flights in the area of responsibility of LOWG with a special program: Such flights include but are not limited to flights conducting aerial work (Art. 2 (12) Regulation (EU) 923/2012 [SERA-Regulation]) as well as flights conducting aerobatics (§ 15 LVR 2014), parachute activity (§ 12 LVR 2014) as well as all other flights with a special program.

Remark: If there is any doubt as to whether coordination is required in accordance with the above described regulations, the pilot-in-command should contact the ATC unit LOWG.

Remark: Failure to comply with the above described procedure may result in significant delays or denial of the requested program by the ATC unit LOWG.

2.4. Simulated All-weather operations

2.4.1. 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.

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

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

3. Die Rollbahn B ist für "Code letter F"-Luftfahrzeuge und für MD-11 und B767-400 gesperrt.

4. "Code letter F"- Betrieb

4.1. Allgemeines

4.1.1. Folgende Verfahren sind erforderlich, um einen sicheren Betrieb von "Code letter F"-Luftfahrzeugen (z.B. A380, B747-8, AN124) auf dem Flughafen Graz zu gewährleisten.
Alle IFR-Verfahren sind für "Code F" freigegeben - siehe relevante Karten.
PAPI: Siehe LOWG 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.

4.2. Rollverfahren

4.2.1. Rollbahn B ist auf geringere "Code letter" beschränkt und für "Code F"- Luftfahrzeuge gesperrt.
Rollbahn D: "Oversteering Method" in den Kurven der Rollbahn sowie die Verwendung der "Cockpit Taxi Camera", insbesondere bei Drehungen, wird empfohlen.
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.
Vor und nach der Landung/dem Abflug und dem Rollen werden die Piste und die Rollbahnen (inklusive der Schultern) durch den Betriebsleiter überprüft.

4.3. Rollrouten

4.3.1. Während des Rollens sind die äußeren Triebwerke nur im Leerlauf zu verwenden.
Rollroute bei Landung Piste 16C: "Backtrack" am Ende der RWY (Wendefläche am Pistenende der RWY 16C verfügbar) - TWY C - Parkposition 38.
Rollroute bei Landung Piste 34C: Verlassen der RWY via TWY C oder TWY D - Hauptvorfeld - Parkposition 38.
Rollroute bei Abflug Piste 16C: Hauptvorfeld (Parkposition 38) - TWY D - RWY 16C.
Rollroute bei Abflug Piste 34C: Hauptvorfeld (Parkposition 38) - TWY C - "Backtrack" auf der Wendefläche THR RWY 34C.
Pistenrandbefeuerung: Weiße Unterflurfeuer.
Wendefläche verfügbar am Pistenende RWY 16C.

3. TWY B is closed for code letter F aircraft and for MD-11 and B767-400.

4. Code letter F operation

4.1. General

4.1.1. Following procedures are required to ensure a safe operation of code letter F aircraft (i.e. A380, B747-8, AN124) at Graz airport.
All IFR procedures are Code F approved - see relevant charts.

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

4.2. Taxi procedures

4.2.1. TWY B is limited to smaller code letter and closed for code F aircraft.
TWY D: Oversteering method at taxiway curves and the use of "cockpit taxi camera", especially on turns, is recommended.

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 a "Follow me" car.

Prior and after landing/departure and taxiing the runway and taxiways (including shoulders) will be checked by duty officer.

4.3. Taxi routes

4.3.1. During taxiing the outer engines shall be used on idle power only.
Taxi route landing RWY 16C: Backtrack on end of RWY (turn pad available on runway end RWY 16C) - TWY C - main apron - PRKG PSN 38.
Taxi route landing RWY 34C: Exit RWY via TWY C or TWY D - main apron - PRKG PSN 38.
Taxi route departure RWY 16C: Main apron (PRKG PSN 38) - TWY D - RWY 16C.
Taxi route departure RWY 34C: Main apron (PRKG PSN 38) - TWY C - backtrack on turn pad THR RWY 34C.
RWY edge lights: White surface lights.
Turn pad available on runway end RWY 16C.

© Austro Control GmbH

4.4. Parken und Bodenabfertigung

4.4.1. Parken auf der Hauptvorfeld: Zu erwarten ist das Parken auf der Parkposition 38 (kein "Push- Back" erforderlich).
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.

4.5. Feuerbekämpfungskategorie "Code letter F"-Luftfahrzeuge (REF LOWG AD 2.6)

4.5.1. 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 bereitgestellt mit einer Vorbereitungszeit von:

- 30 MIN
  MON, TUE, WED, THU 0630-1500 (0530-1400) und
  FRI 0630-1230 (0530-1130) ausgenommen gesetzliche Feiertage;
- 2 HR
  SAT, SUN und gesetzliche Feiertage,
  MON, TUE, WED, THU 0500-0630 (0400-0530) und 1500-2230 (1400-2130),
  FRI 0500-0630 (0400-0530) und 1230-2230 (1130-2130).

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

6. Vermeidung von Gefahren durch Abgasstrahl bzw. Propellerstrahl

- Wenn beim Anlassen der Triebwerke ein "cross bleed" Verfahren angewendet wird, ist dies beim Einholen der Anlassfreigabe dem TWR mitzuteilen.
- Triebwerksprobeläufe sind vorher mit dem Flugplatzbetriebsleiter zu koordinieren; vor dem Anlassen der Triebwerke ist eine Zustimmung beim TWR einzuholen.
- Beim Ausdrehen und Wegrollen aus einer Parkposition soll sowenig Schub wie notwendig verwendet werden.

7. Gewitter mit Blitztätigkeit

7.1. Die Abfertigung wird im Falle von Blitztätigkeit innerhalb von 3 NM um den Flugplatzbezugspunkt eingestellt. Die Crew wird vom Traffic Handling Agenten informiert. “Follow Me” zur Parkposition ist verfügbar.

4.4. Parking and ground handling

4.4.1. Parking main apron: Expect parking on PRKG PSN 38 (no push-back required).
All ACFT are guided by "Follow Me" car from / to the exits of apron.
Use minimum power setting on apron.
Ground handling for all ACFT possible. For detailed services contact airport operator in advance.

4.5. Fire category code letter F aircraft (REF LOWG AD 2.6)

4.5.1. 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 with lead time of:

- 30 MIN on
  MON, TUE, WED, THU 0630-1500 (0530-1400) and
  FRI 0630-1230 (0530-1130) except legal holidays;

- 2 HR on
  SAT, SUN and legal holidays,
  MON, TUE, WED, THU 0500-0630 (0400-0530) and
  1500-2230 (1400-2130),
  FRI 0500-0630 (0400-0530) and 1230-2230 (1130-2130).

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

6. Procedures to minimize hazard caused by jet blast or slipstream

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

- Engine test runs have to be coordinated with the airport duty officer in advance. TWR approval must be obtained during start-up request.
- Minimum power is to be used when taxiing away from stand.

7. Thunderstorm with lightning activity

7.1. Ground Handling will be stopped in case of lightning activity within 3 NM around the aerodrome reference point. Information to the crew will be provided by the traffic handling agent. ‘Follow Me’ to the parking position is available.

8. Chemische Enteisung

8.1. Die chemische Enteisung ist limitiert bis zu einer Breite von 45 M auf der Piste 16C/34C und 23 M auf Rollbahnen. Die Streuung folgt den Mittellinienmarkierungen. Rollende Luftfahrzeuge sollten beim Zurollen bzw. Verlassen der Piste nicht von der Pistenmittellinienmarkierung und -befeuerung abweichen.

9. Wendeflächenmarkierung auf der Wendefläche der Piste 34C

9.1. Für Luftfahrzeuge bis und inklusive Kategorie C: Für 180°-Drehung: Das Luftfahrzeug soll eine Rechtsdrehung am Ende der Piste 34C durchführen. Die Wendeflächenmarkierung verwenden.
Für Luftfahrzeuge der Kategorie D, E und F: Für 180°-Drehung: Das Luftfahrzeug soll eine Linksdrehung am Ende der Piste 34C durchführen, keine Markierung vorhanden. Bugfahrwerk gemäß dem Luftfahrzeughandbuch steuern. Drehung 180° für B777-9x nicht möglich.

10. Festlegung der Berechnung für die verkürzten Startbahnstrecken

10.1. Der Bezugspunkt für die Berechnung der verkürzten Startbahnstrecke ist durch den Schnittpunkt des „Downwind"-Randes der betreffenden Rollbahn mit dem Pistenrand festgelegt, siehe untenstehende Abbildung.
Der Verlust an Pistenlänge, verursacht durch das Ausrichten des Flugzeuges vor dem Start, muss von den Betreibern in die Berechnung für die Kalkulation des Startgewichtes des betroffenen Flugzeuges miteinbezogen werden. (ICAO Annex 6, Part 1, Paragraph 5.2.8)
Wenn ein „Intersection"-Start von einer Rollbahn-„Intersection" mit einem Kreuzungswinkel von 30° (Schnellabrollbahn C) stattfindet und beim Einrollen die Rollbahnmittellinie bis zur Pistenmittellinie verwendet wird, gibt es einen Verlust an Startstrecke, verursacht durch das „Line-up", von mindestens 258 M.

8. Chemical deicing

8.1. Chemical deicing is limited to a width of 45 M on RWY 16C/34C and 23 M on taxiways. Deicing pattern follows centre line markings. Taxiing aircraft should not deviate from runway centre line marking and -lighting when entering the runway.

9. Turn pad marking on the turn pad of RWY 34C

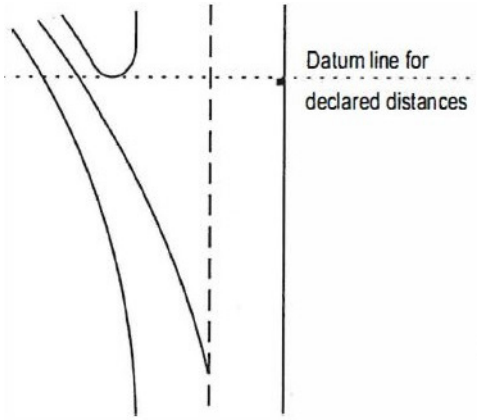
9.1. For airplanes up to and including category C: For 180°-turn, aircraft perform right turn at the end of RWY 34C, use marking.

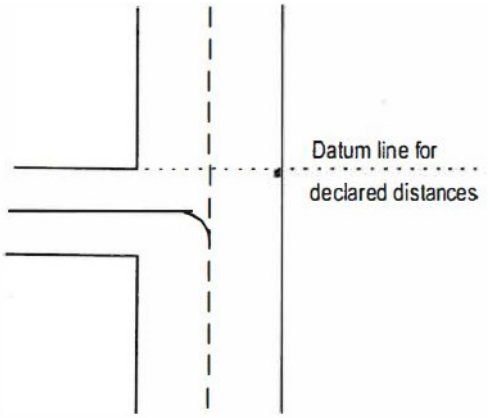
For aircraft category D, E and F: For 180°-turn, aircraft perform left turn at the end of RWY 34C, no marking available. Nose gear steering setting according to the airplane manual. Turn 180° for B777-9x not possible.

10. Determination of datum line for intersection take-off

10.1. The datum line from which the reduced runway declared distances for take-off should be determined is defined by the intersection of the downwind edge of the specific taxiway with the runway edge as shown in the figure below.
The loss of runway length due to alignment of the aircraft prior to take-off should be taken into account by the operators for the calculation of the aircraft's take-off weight. (ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 5.2.8)

If an intersection take-off will take place from an intersection with an intersection angle of 30° (rapid exit taxiway), and the taxiway centre line is followed until the runway centre line, there is a loss of line-up distance of at least 258 M.





© Austro Control GmbH

11. Übersteuern mit dem Bugfahrwerk auf der Rollbahn D

11.1. Folgende Luftfahrzeuge müssen mit dem Bugfahrwerk die Rollbahnmittellinie übersteuern: A340-600, A350-1000, A380-800, B747-400, B747-800, B767-400, B777-300, B787-9, B787-10, C5, MD11.

12. Wendeflächenbefeuerung Piste 34C

12.1. Auf der Wendefläche der Piste 34C ist die vorhandene Wendeflächenmarkierung nicht befeuert.
Benützung der Wendefläche bei CAT II/III Bedingungen auf Anforderung mit „Follow Me"-Fahrzeug/„Marshaller"

LOWG AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. Vorzugsweise Pistenrichtung

1.1. Zwecks Minderung des Fluglärms soll vorzugsweise auf der Piste 34C gelandet und von der Piste 16C gestartet werden (IFR und VFR Flüge).
In der Zeit von 0800 Uhr bis 1800 Uhr Ortszeit, ausgenommen Sonn- und Feiertage, sind Abflüge auf Piste 34C von dieser Regelung ausgenommen.

1.2. Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorie "LIGHT" sind von diesem Lärmminderungsverfahren zur Gänze ausgenommen.

2. Entsprechend der österreichischen "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005" (BGBl. II NR 425/ 2005), gilt:
An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhanges 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

3. Platzrundenflüge auf der Piste 16C/34C sind nicht gestattet täglich nach 2200 Uhr Ortszeit bis Betriebsende.

3.1. Platzrundenflüge auf den Graspisten 16L/34R (OST) und 16R/34L (WEST) sind nicht gestattet an Samstagen ab 1300 Uhr Ortszeit sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen ganztägig und an sonstigen Tagen nach 2200 Uhr Ortszeit bis Betriebsende.

3.2. Hubschrauber-Platzrunden auf den Graspisten 16L/34R (OST) und 16R/34L (WEST) sind nicht gestattet an Samstagen ab 1300 Uhr Ortszeit, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen ganztägig sowie an sonstigen Tagen nach 2200 Uhr Ortszeit bis Betriebsende.

11. Oversteering with the nose gear on TWY D

11.1. Following aircraft must oversteer the taxiway centre line with the nose gear: A340-600, A350-1000, A380-800, B747-400, B747-800, B767-400, B777-300, B787-9, B787-10, C5, MD11.

12. Turn pad lighting RWY 34C

12.1. On turn pad of RWY 34C no turn pad lighting available.
'Follow Me' car/'Marshaller' is available on request for use of the turn pad under CAT II/III conditions.

LOWG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

1. Preferential runway system

1.1. To minimize noise landing on RWY 34C and take-off from RWY 16C shall be performed (IFR and VFR flights) whenever possible.
Between 0800 and 1800 local time, except sundays and holidays, departures on RWY 34C are exempted from this regulation.

1.2. Aircraft of wake turbulence category "LIGHT" are exempted from this noise abatement procedure.

2. According to the Austrian ordinance "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005" (BGBl. II NR 425/ 2005) the following is applicable:
Approaches and departures to/from Austrian civil aerodromes are only permitted to be performed by subsonic jet aeroplanes if the produced noise does not exceed at least the noise limits specified in chapter 3 of ICAO Annex 16, Vol I.

3. Traffic circuits on the runway 16C/34C are not allowed after 2200 local time until the end of operating hours on all days.

3.1. Traffic circuits on the grass runways 16L/34R (EAST) and 16R/34L (WEST) are not allowed on Saturdays after 1300 local time, on Sundays and on public holidays all-day, as well as after 2200 local time until the end of operating hours on other days.

3.2. Helicopter traffic circuits on the grass runways 16L/34R (EAST) and 16R/34L (WEST) are not allowed on Saturdays after 1300 local time, on Sundays and on public holidays all-day, as well as after 2200 local time until the end of operating hours on other days.

3.3. Platzrunden sind nach der von der Flughafen Graz Betriebs GmbH herausgegebenen Platzrundenkarte zu fliegen, soweit es die Anweisungen der Flugsicherung und die Sicherheit zulassen. Auf die im AIS, beim Pilotenausgang und auf der Homepage (www.flughafen-graz.at) aufliegende Karte der festgelegten Platzrunden wird hingewiesen.

LOWG AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWG 1-5

1.1. Innerhalb der TMA LOWG 1-5 werden - soweit erforderlich Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der jeweiligen Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWG 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.

2. LEER GELASSEN

3. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWG (SIEHE SICHTFLUGKARTE 1 : 250 000 LOWG AD 2 MAP 14-2)

3.1. Anflüge

3.1.1. Die Anflugstrecken/-sektoren enden über den jeweiligen Meldepunkten AUTOBAHN-OST, KALSDORF, SENDER DOBL bzw. AUTOBAHN-WEST. Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

3.1.2. Aus Lärmschutzgründen sollten die in der Sichtflugkarte angegebenen Maximalhöhen für die Einflugstrecken/-sektoren solange wie möglich gehalten werden.

3.1.3. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist soweit als möglich auf einen nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen. Ist dies nicht möglich, ist über die NORDO-Strecke GLEISDORF - LASSNITZHÖHE - AUTOBAHN-OST in die CTR und in weiterer Folge in die NORDO-Warterunde östlich des TWR in 2500 FT einzufliegen und dort auf Lichtsignale zu warten.

3.1.4. Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe ist:
- der Transponder - soweit vorhanden - auf A 7600 zu schalten;
- die CTR über die Einflugstrecke/den Einflugsektor umgehend wieder zu verlassen (Ausnahmen: GLEISDORF - LASSNITZHÖHE - AUTOBAHN-OST, SEKTOR ECHO - KALSDORF);

3.3. Traffic circuits have to follow the traffic circuits map published by "Flughafen Graz Betriebs GmbH", in line with instructions from air traffic control and security. A map of the specified traffic circuits can be found in the AIS, at the pilot exit and on the homepage (www.flughafen-graz.at).

LOWG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWG 1-5

1.1. Within the TMA LOWG 1-5 during the operational hours of these radar approach units (see LOWG AD 2.18) IFR flights will be - if necessary - radar vectored and sequenced to the final approach track of a published approach procedure.

When aircraft are vectored within the initial and intermediate approach segment the minimum flight altitude applied considers obstacles within 3 NM on either side of the track.

2. LEFT BLANK

3. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWG (SEE VFR CHART 1 : 250 000 LOWG AD 2 MAP 14-2)

3.1. Approaches

3.1.1. Arrival routes/sectors end overhead the respective reporting point AUTOBAHN-OST, KALSDORF, SENDER DOBL or AUTOBAHN-WEST. For further approach hold there for further clearance unless an approach or landing clearance has been received previously.

3.1.2. For noise abatement the maximum altitudes for entry routes/sectors as depicted in the VFR-Chart should be maintained as long as practicable.

3.1.3. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance divert if possible to an uncontrolled aerodrome. If unable, enter CTR via the NORDO-Route GLEISDORF - LASSNITZHÖHE - AUTOBAHN-OST and continue to the NORDO-Holding east of the TWR in 2500 FT and await light signals.

3.1.4. In case of radio communication failure after having received an entry clearance, the pilot shall:
- if transponder is available squawk A 7600;
- leave the CTR without delay via his entry route/sector (except: GLEISDORF - LASSNITZHÖHE - AUTOBAHN-OST, SECTOR ECHO - KALSDORF);

© Austro Control GmbH

- über die NORDO-Strecke GLEISDORF - LASSNITZ-HÖHE - AUTOBAHN-OST in die CTR und in weiterer Folge in die NORDO-Warterunde östlich des TWR in 2500 FT einzufliegen und dort auf Lichtsignale zu warten.

3.2. Abflüge

3.2.1. Sofern durch ATC nicht anders aufgetragen, sind Standortmeldungen bei Überflug der Meldepunkte AUTOBAHN-OST, KALSDORF, AUTOBAHN-WEST, SENDER DOBL durch abfliegende Sichtflüge zu unterlassen.

3.2.2. Aus Lärmschutzgründen sollten die in der Sichtflugkarte angegebenen Maximalhöhen für die Abflugstrecken/-sektoren sobald als möglich erreicht werden.

3.3. Transitflüge

3.3.1. Transitflüge werden nur in Ausnahmefällen (entsprechend der Verkehrslage) freigegeben.

3.4. NORDO-Flüge

3.4.1. NORDO-Anflüge dürfen nur nach telefonischer Freigabeerteilung durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die CTR ist anzugeben. Zehn Minuten nach der angegebenen Einflugzeit erlischt die Freigabe.

3.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

3.4.3. NORDO-Abflüge sind nicht zulässig.

3.5. Sonstiges

3.5.1. Von GRAZ TOWER wird Radardienst für VFR-Flüge ausgeübt.

3.5.2. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Graz ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

4. VERFAHREN FÜR VFR-FLÜGE IN DER TMA LOWG 1-5

4.1. Sonstiges

4.1.1. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Graz ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

5. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

5.1. Einleitung

5.1.1. 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).

- enter the CTR via the NORDO-Route GLEISDORF - LASSNITZHÖHE - AUTOBAHN-OST and continue to the NORDO-Holding east of the TWR in 2500 FT and await lightsignals.

3.2. Departures

3.2.1. Unless otherwise instructed by ATC, position reports overhead the reporting points AUTOBAHN-OST, KALSDORF, AUTOBAHN-WEST, SENDER DOBL shall be omitted by departing VFR flights.

3.2.2. For noise abatement the maximum altitudes for the departure routes/sectors as depicted in the VFR chart should be reached as soon as practicable.

3.3. Transitflights

3.3.1. Transitflights will be cleared only if traffic situation permits.

3.4. NORDO flights

3.4.1. NORDO-Approaches may be executed, provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering CTR must be indicated. The clearance expires 10 minutes after the indicated time of entering.

3.4.2. NORDO-Transit flights are not permitted.

3.4.3. NORDO-Departures are not permitted.

3.5. Miscellaneous

3.5.1. GRAZ TWR is providing radar service for VFR flights.

3.5.2. Outside duty hours of air traffic control unit Graz pilots shall contact ACC/FIC Wien for clearance.

4. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMA LOWG 1-5

4.1. Miscellaneous

4.1.1. Outside duty hours of air traffic control unit Graz pilots shall contact ACC/FIC Wien for clearance.

5. LOW VISIBILITY PROCEDURES

5.1. Introduction

5.1.1. 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).

5.1.2. Die ATC-Verfahren bei geringer Sicht (LVP) treten entsprechend den nachfolgend beschriebenen Wetterverhältnissen in Kraft. Ein Vermeiden von Störungen der ILS Signale erfolgt normalerweise durch das Anwenden entsprechender Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

5.1.2. ATC-Low Visibility Procedures (LVP) will become effective in relation to weather conditions as specified below. 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	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 600 M und / oder Hauptwolkenuntergrenze / Vertikalsicht weniger als 200 FT
APPLICATION	RVR for Tochdownzone (TDZ) less than 600 M and / or ceiling / vertical visibility less than 200 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)
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landefreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt.
METEOROLOGICAL INFORMATION	Together with the approach clearance the actual RVR values will be transmitted; together with the landing clearance the actual 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.

5.1.3. Start bei geringer Sicht

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

5.1.4. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

5.1.4.1. 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

5.1.3. Low visibility take-off

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

5.1.4. Information regarding malfunction and downgrading of the approach procedure

5.1.4.1. During approach, immediately after occurence 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

© Austro Control GmbH

AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES	RÜCKSTUFUNG
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 II
Teilen des **ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS**	Keine Auswirkung
ROLLHALTBEFEUERUNG	Keine Auswirkung

5.1.4.2. 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.

LOWG AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Segelflug- und Fallschirmspringerbetrieb ist grundsätzlich im westlichen Bereich des Flugplatzes durchzuführen.

2. Der Motorflugbetrieb ist vorzugsweise im östlichen Bereich des Flugplatzes durchzuführen (Platzrunden nach Osten).

3. Lärmregelung siehe LOWG AD 2.21.

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
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 II
elements of the **APPROACH LIGHTING SYSTEM**	No effect
STOPBAR LIGHTS	No effect

5.1.4.2. 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).

LOWG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. On principle glider flying and parachute jumping are permitted in the western area of the aerodrome only.

2. Preferably power flying is permitted in the eastern area of the aerodrome only (traffic circuits to the east).

3. Noise regulations see LOWG AD 2.21.

4. Festegelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren

4. Designated points - Instrument flight procedures

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ABIRI	46 45 45.01N 014 58 03.26E	SID RWY 16C, SID RWY 34C, STAR
GOLVA	46 42 31.57N 015 39 08.54E	SID RWY 16C, SID RWY 34C, STAR
GOTAR	46 59 52.37N 016 13 29.15E	SID RWY 16C, SID RWY 34C, STAR
LEOBE	47 21 49.28N 015 01 37.07E	STAR
MILGO	47 18 06.16N 015 05 29.94E	SID RWY 16C, SID RWY 34C
MUREG	46 42 24.25N 015 48 28.98E	SID RWY 16C, SID RWY 34C, STAR
PIBIP	46 56 29.54N 015 34 40.49E	RNAV transition RWY 16C, RNAV transition RWY 34C, STAR
RADLY	46 38 48.69N 015 12 33.03E	SID RWY 16C, SID RWY 34C, STAR
RONOT	47 18 50.00N 015 21 00.65E	IAP RWY 16C, RNAV transition RWY 16C
ROPAG	47 12 49.04N 015 47 57.72E	SID RWY 16C, SID RWY 34C
RUPET	47 27 55.00N 015 43 57.00E	STAR
RW16C	47 00 07.22N 015 26 11.81E	IAP RWY 16C
RW34C	46 58 40.03N 015 26 35.81E	IAP RWY 34C
VAGIL	46 49 10.78N 015 29 11.98E	IAP RWY 34C, RNAV transition RWY 34C
WG501	47 05 20.13N 015 32 14.40E	RNAV transition RWY 16C, STAR
WG503	46 57 11.96N 015 42 35.58E	STAR
WG508	46 49 47.76N 015 08 06.10E	STAR
WG602	47 07 05.25N 015 33 54.07E	SID RWY 34C
WG603	47 00 46.32N 015 33 11.43E	SID RWY 16C
WG604	46 51 37.71N 015 35 12.79E	SID RWY 16C
WG607	46 52 14.43N 015 22 32.92E	SID RWY 16C
WG608	46 52 46.33N 015 15 32.21E	SID RWY 34C
WG609	46 58 36.81N 015 19 24.32E	SID RWY 16C
WG814	47 12 36.92N 015 22 44.50E	IAP RWY 16C
WG815	47 10 07.67N 015 23 25.93E	IAP RWY 16C
WG816	47 07 57.08N 015 24 02.12E	IAP RWY 16C
WG817	47 05 46.47N 015 24 38.22E	IAP RWY 16C
WG820	47 07 14.86N 015 16 45.13E	STAR
WG821	47 17 53.91N 015 13 47.46E	IAP RWY 16C, RNAV transition RWY 16C
WG822	47 19 45.66N 015 28 14.11E	IAP RWY 16C, RNAV transition RWY 16C, STAR
WG832	46 46 37.77N 015 22 56.29E	IAP RWY 34C, RNAV transition RWY 34C, STAR
WG833	46 48 21.71N 015 36 22.98E	IAP RWY 34C, RNAV transition RWY 34C, STAR
WG835	46 53 06.61N 015 28 07.39E	IAP RWY 34C
WG836	47 00 36.46N 015 26 03.77E	IAP RWY 34C
XIBAR	46 54 38.72N 015 20 13.80E	RNAV transition RWY 16C, RNAV transition RWY 34C, STAR

© Austro Control GmbH

FLUGPLATZKARTE - ICAO
AERODROME CHART - ICAO

AD ELEV 341 M 1120 FT

46° 59' 35" N
15° 26' 21" E

GRAZ (LOWG)
ÖSTERREICH AUSTRIA

TOWER	118.200
RADAR	119.300
	120.440
ATIS	126.130

HÖHEN IN METERN
ELEVATIONS IN METRES

VAR 5° E (2022)
ANNUAL RATE OF CHANGE 0.1° E

Klimagarten
Climatological observation site
Radiosonde Launcher
Werft
Maintenance
Hangar
Hangar
TWR
MET
C
360
Abfertigung
Terminal
Feuerwehr
Fire station
Fracht
Freight
IHP A1
IHP P20
IHP D1
IHP D3
IHP C1
Zuständigkeitsgrenze FGB/ACG
Border of responsibility FGB/ACG
see below
G1
G2
G3
640.0 M x 30.0 M
Gras
Grass
AUW 2000 KG
16L
34R
CWY
60.0 M x 150.0 M
THR 34C
COORD: 46 58 40N / 015 26 36E
ELEV: 331.5 M / 1088 FT
GUND: 47.0 M / 154 FT
Wolkenhöhenmesser
Ceilometer
337
344
Anemometer
RWY 16C
STOP
3000.0 M x 45.0 M
Bitumen
PCN 61/F/B/W/T
164° / 344° MAG
ARP
RESA
240.0 M x 90.0 M
347
PAPI
MEHT: 52.2 FT
Glide angle: 3.0°
Klimagarten
Climatological observation site
VDF
GP
Anemometer
RWY 34C
Wolkenhöhenmesser
Ceilometer
345
16R
DTHR 16R 150 M
DTHR 34L 150 M
APRON
SEGELFLUG
PAPI
MEHT: 50.4 FT
Glide angle: 3.0°
AUW 5000 KG
760.0 M x 25.0 M
Gras
Grass
34L
ILS LOC
OEG
RESA
240.0 M x 90.0 M
APRON
SEGELFLUG SÜD
APRON WEST
365
SRE
THR 16C
COORD: 47 00 07N / 015 26 12E
ELEV: 340.5 M / 1117 FT
GUND: 47.0 M / 154 FT
DTHR: 260 M
Zuständigkeitsgrenze FGB/ACG
Border of responsibility FGB/ACG
Fallschirmspringer Landefläche
Target circle for parachutists

SCALE 1 : 10.000

50 0 100 200 300 400 500 M

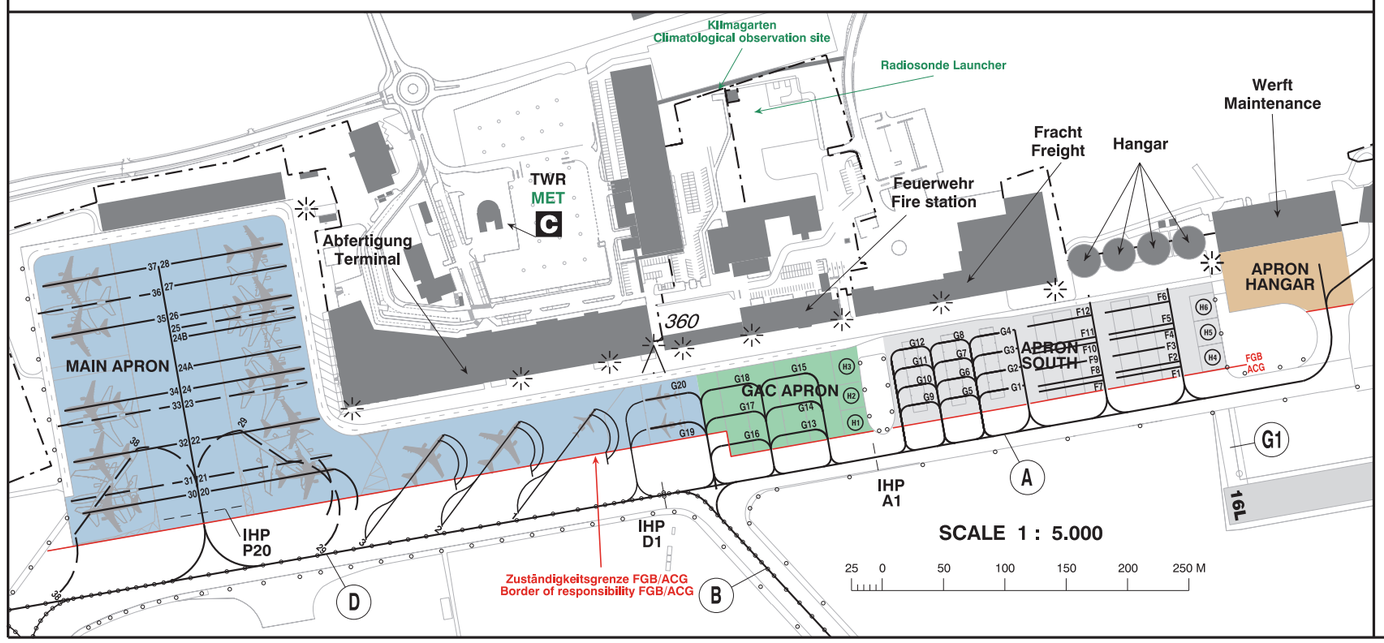
IHP: Intermediate holding position

Remark:
Declaration for INTERSECTION TAKE-OFFS see LOWG AD 2.20 Local Aerodrome Regulations

RWY	TWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)
16C	B	1695	1755	1695
	C	2217	2277	2217
	X	1640	1700	1640
	Y	771	831	771
34C	B	1377	1377	1377
	C	895	895	895
	X	1371	1371	1371
	Y	2276	2276	2276

TWY-RESTRICTIONS:
TWY "C" MAX wingspan is 80.00 M
TWY "B" and "D" MAX wingspan is 65.00 M
TWY "A" MAX wingspan Is 29.90 M
TWY "Y" MAX wingspan for civil ACFT is 36.00 M
TWY "Y" MAX wingspan for military ACFT is 42.00 M

Apron TWY between TWY "B" and TWY "D" MAX wingspan is 65.00 M. The reduced minimum Separation-Distance between TWY-Centreline and objects Is 42.50 M.



SCALE 1 : 5.000

25 0 50 100 150 200 250 M

AIRCRAFT STANDS

PSN	LAT	LONG	PSN	LAT	LONG
1 LANG / LONG	46 59 42.85N	015 26 36.73E	20	46 59 49.89N	015 26 34.25E
1 KURZ / SHORT	46 59 42.96N	015 26 36.51E	21	46 59 49.79N	015 26 34.83E
2 LANG / LONG	46 59 44.84N	015 26 36.22E	22	46 59 50.12N	015 26 36.23E
2 KURZ / SHORT	46 59 44.95N	015 26 35.99E	23	46 59 50.47N	015 26 37.63E
3 LANG / LONG	46 59 46.84N	015 26 35.67E	24	46 59 50.54N	015 26 38.16E
3 KURZ / SHORT	46 59 46.95N	015 26 35.45E	24A	46 59 50.65N	015 26 39.00E
G13	46 59 37.76N	015 26 35.84E	24B	46 59 50.79N	015 26 40.14E
G14	46 59 37.90N	015 26 36.92E	25	46 59 50.84N	015 26 40.51E
G15	46 59 38.04N	015 26 38.00E	26	46 59 50.90N	015 26 40.98E
G16	46 59 39.25N	015 26 35.43E	27	46 59 51.05N	015 26 42.12E
G17	46 59 39.39N	015 26 36.51E	28	46 59 51.16N	015 26 42.95E
G18	46 59 39.53N	015 26 37.59E	29	46 59 52.21N	015 26 35.75E
G19	46 59 41.40N	015 26 35.99E	30	46 59 56.36N	015 26 32.47E
G20	46 59 41.54N	015 26 37.09E	31	46 59 56.67N	015 26 32.94E
			32	46 59 56.62N	015 26 34.44E
			33	46 59 57.04N	015 26 35.82E
			34	46 59 56.87N	015 26 36.42E
			35	46 59 57.23N	015 26 39.23E
			36	46 59 57.60N	015 26 40.16E
			37	46 59 57.49N	015 26 41.21E
			38	46 59 54.93N	015 26 35.00E

PARKING POSITIONS

Positions	Wingspan MAX	Length MAX	Remarks
1, 2	36.00 M	47.60 M	-
3	36.00 M	47.60 M	-
G1 - G12	12.00 M	11.00 M	-
G13 - G18	19.00 M	19.00 M	-
G19	24.00 M	30.00 M	-
G20	17.00 M	30.00 M	-
F1, F3, F5, F6, F7, F9, F11, F12	15.00 M	2 x 14.00 M	-
F2, F4, F8, F10	24.00 M	31.00 M	-
20	36.00 M	70.00 M	-
21	52.00 M	70.00 M	-
22	36.00 M	70.00 M	-
23, 25	52.00 M	65.00 M	push back for ACFT CAT D/E
24	33.00 M	65.00 M	-
24A, 24B	36.00 M	65.00 M	-
26, 27, 28	36.00 M	65.00 M	-
29, 38	65.00 M	75.00 M	- *
30, 32, 34, 35, 37	36.00 M	58.00 M	-
31, 33, 36	52.00 M	65.50 M	push back for ACFT CAT D/E
H1, H2, H3, H4, H5	MAX ROTOR DIAMETER 13.00 M		
H6	MAX ROTOR DIAMETER 11.00 M		

In case of parking two ACFT on one PRKG PSN the following is applicable:
- when starting the engine/prior leaving the PRKG PSN in case of single-engine propeller-driven ACFT, respectively
It has to be assured that by the airstream of the propeller neither persons nor objects will be endangered/damaged respectively.
If necessary the ACFT has to be pulled/pushed respectively into the nearest taxilane within the area of responsibility of the "Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H." (Airport Graz Operating Company).
In any case twin-engine ACFT are to be pulled/pushed respectively into the nearest taxilane.
*** PSN 38 for Code F ACFT available, see LOWG AD 2.20**

CHANGE: VDF; EDITORIAL

© Austro Control GmbH

15° 00' east of Greenwich | 15° 10' | 15° 20' | 15° 30' | 15° 40' | 15° 50'

47° 20' | 47° 10' | 47° 00' | 46° 50' | 46° 40'

CTA C FL 245 FL 195 FL 125 7500 FT AMSL but at least 1000 FT AGL

MTMA LOXZ 4 FL 125 9500 FT AMSL 5500 FT AMSL but at least 1000 FT AGL

MTMA LOXZ 3 FL 125 8500 FT AMSL 5500 FT AMSL but at least 1000 FT AGL

LOGK Kapfenberg 1683 600m 119.705

LOGT Leoben/Timmersdorf 2050 625m 122.305

TMA LOWG 5 FL 245 FL 195 7500 FT AMSL 5500 FT AMSL but at least 1000 FT AGL

TMA LOWG 4 FL 245 FL 195 7000 FT AMSL 1000 FT AGL

TMA LOWG 3 FL 245 FL 195 5000 FT AMSL 1000 FT AGL

MTMA LOXZ 1 FL 125 6500 FT AMSL 5500 FT AMSL but at least 1000 FT AGL

ZELTWEG 2

ZELTWEG 3

SCHOECKL/GOETTELSBERG 5000 FT AMSL GND

LOGW Weiz/Unterfladnitz 1296 440m 122.180

GRAZ-NORD

GLEISDORF

LASSNITZHÖHE

GREEN CITY

AUTOBAHN-WEST

AUTOBAHN-OST

KALSDORF

SENDER DOBL

SECTOR WHISKEY MAX 3000 FT AMSL

LOWG Graz 1120 3000m 118.200

SECTOR ECHO MAX 3000 FT AMSL

GLEICHENBERG 426 GBG

RABENWALD CH58Y RAW

KORALPE 1 (WALDRAST) 7000 FT AMSL GND

KORALPE CH31X KOR

KORALPE 4000 FT AMSL GND

D (HX)* MCTR LOXZ 8000 FT AMSL

D CTR LOWG 4500 FT AMSL

D CTR MARIBOR 3500 FT AMSL

CTA S FL 245 FL 195 9500 FT AMSL 5500 FT AMSL but at least 1000 FT AGL

CTA S FL 245 FL 195 9500 FT AMSL 5500 FT AMSL but at least 1000 FT AGL

TMA LOWG 1 FL 245 FL 195 2500 FT AMSL but at least 1000 FT AGL

TMA LOWG 2 FL 245 FL 195 4500 FT AMSL 1000 FT AGL

CTA DOLSKO FL 245 FL 195 FL 175

TMA DOLSKO 1 FL 245 FL 195 7500 FT AMSL 2500 FT AGL

FL 245 FL 195 FL 125 7500 FT AMSL 3500 FT AMSL 1000 FT AGL

MN1

MN2

ME2

GOLVA

FIR LOVV

FIR LJLA

MUREG

Model airfield MAX 300M AGL

Model airfield MAX 500M AGL

Model airfield MAX 150M AGL

Notfallnummer bei Funkausfall
Emergency Phone In case of COM-FAILURE
+43 5 1703-6712

GRAZ
AD ELEV 341 M 1120 FT

GRAZ TOWER	118.200
GRAZ RADAR	119.300
	120.440
WIEN INFORMATION	124.400
ATIS	126.130

VAR 5° E (2022)

Peilungen, Kurse und Radiale sind missweisend.
Höhen sind In FT.
Bearings, tracks and radiales are magnetic.
Altitudes, heights and elevations are in FT.

ACHTUNG:
Bei Kartenbenützung sind die neuesten Luftfahrtinformationen aus AIP Austria, AIP-Supplements und NOTAM zu beachten.
Keine Gewähr für die Vollständigkeit der Luftfahrthindernisse.
Es werden gemäß ICAO Annex 15, Chapter 5.3.3, Area 1, nur Luftfahrthindernisse höher als 100M dargestellt, zusätzliche Luftfahrthindernisse siehe AIP Austria ENR 5.4.
Luftfahrthindernisse im Bereich der Sicherheitszonen von Flughäfen siehe AIP Austria AD.
Wegen zahlreicher Freileitungen und Seilbahnen ist beim Fliegen in Tälern größte Vorsicht geboten.
Die Flugsicherungsangaben für das Ausland sind mit Vorbehalt veröffentlicht.

ATTENTION:
For latest aeronautical information consult AIP Austria, AIP-Supplements and NOTAM.
No guarantee for the completeness of obstacles.
According to ICAO Annex 15, Chapter 5.3.3, Area 1, obstacles higher than 100M are shown in the chart, for additional obstacles see AIP Austria, part ENR 5.4.
For obstacles within obstacle clearance areas of airports see AIP Austria, part AD.
Extreme caution should be exercised when flying in valleys due to numerous transmission lines and cableways.
Aeronautical Information for territories outside of Austria are published with reservation.

MASSSTAB / SCALE 1 : 250 000

0 1 2 3 4 5 10 15 20 25 30 KM

0 1 2 3 4 5 10 15 NM

* Detaillierte Informationen zu temporären Luftraumreservierungen (TRA): siehe ENR 6.3-2 oder die Version dieser Karte in der dAIP Austria
* For detailed information concerning temporary reserved areas (TRA): see ENR 6.3-2 or the version of this chart in the dAIP Austria

"Topographic base" by BEV - Bundesamt für Eich-und Vermessungswesen, used under CC BY / content and color selection according to the function of the chart

Stand der topographischen Grundkarte: 1 JUL 2016
Date of topographic base:

CHANGE: VDF; MODEL AIRFIELDS; EDITORIAL

© Austro Control GmbH

* HX: Aktivierungszeiten, Ein-/ Aus-/ Durchflugsbedingungen; siehe AIP Österreich, ENR 1.1
* HX: Activation times, entry / exit / transit conditions; see AIP Austria, ENR 1.1

LOWI AD 2.9 BODENVERKEHRSLEIT- UND KONTROLLSYSTEM UND MARKIERUNGEN

LOWI AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	**VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/ PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE**	Nicht vorhanden Einwinkerdienst auf Vorfeld vorgesehen.
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	Not AVBL Follow-me SER on APN provided.
2	**PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG**	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Schwelle Piste 26 und versetzte Schwelle Piste 08 - Pistenmittellinie - Pistenrand - Wendeflächenrand - Wendeflächenrollleitlinie - Aufsetzzonen - Rollbahnmittellinien - Rollbahnrand - Rollhaltpunkte - Landefläche für Segelflugzeuge weiße Umgrenzungsmarker
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Marking aids: - RWY designation NR - THR RWY 26 and DTHR RWY 08 - RCL - RWY edge - edge of turn pads - turn pad taxi guide line - touchdown zones - TWY CL - TWY edge - taxi-holding point - landing area for glider white boundary markers
3	**HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"**	Rollbahnen A, B, Y und Z / "Runway Guard Lights" nicht vorhanden. Rollhaltbefeuerung A, B, Z für die Betriebspiste während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Intensität den Wetterbedingungen angepasst.
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	TWY A, B, Y and Z / Runway Guard Lights - NIL. Stop bar lights A, B, Z for the runway in use during operational hours. Intensity adjusted to weather conditions.
4	**ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN**	NIL
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	
5	**ANMERKUNGEN**	Rollbahn Y und Z: Verpflichtende Hinweisschilder nur auf einer Seite verfügbar; Keine TORA-Schilder.
	REMARKS	TWY Y and Z: Mandatory signs available on one side only; no TORA signs.

LOWI AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

LOWI AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENNZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUERUNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
siehe Flugplatzhinderniskarte see Aerodrome Obstacle Chart						

LOWI AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOWI AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST**	MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT
	ASSOCIATED MET OFFICE	
2	**DIENSTSTUNDEN / WETTERDIENST AUßERHALB DER DIENSTSTUNDEN**	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 AUSRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN**	Wetterradar- und Satellitenbildinformationen WXR/APT, Radiosonde, Blitzdaten
	SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	Weatherradar and satellite information WXR/APT, radiosonde, lightning detection
9	**BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN**	Anflugkontrollstelle, Flugplatzkontrollstelle
	ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION	APP, TWR

© Austro Control GmbH

10	**ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES, ETC.)**	NIL
	ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.)	

LOWI AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWI AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

KENNZAHLEN PISTE NUMMER **DESIGNATIONS RWY NR**	**PISTENRICHTUNG** **TRUE BRG GEO**	**MAßE DER PISTE (M)** **DIMENSIONS OF RWY (M)**	**TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE** **STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY**	**SCHWELLEN-KOORDINATEN PISTENEND-KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE** **THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)**	**SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG-PISTEN ÜBER MSL (M)** **THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)**	**NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE** **SLOPE OF RWY-SWY**
1	2	3	4	5	6	7
08	080.97	2000 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Asphalt SWY: NIL	47 15 31.97N 011 19 54.11E GUND: 49	581	-0.21%
26	260.99	2000 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Asphalt SWY: NIL	47 15 41.82N 011 21 25.24E GUND: 49	577	0.21%

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER **DESIGNATIONS RWY NR**	**AUSMAß DER STOPPFLÄCHE (M)** **SWY DIMENSIONS (M)**	**AUSMAß DER FREIFLÄCHE (M)** **CWY DIMENSIONS (M)**	**AUSMAß DES PISTENSTREIFENS (M)** **STRIP DIMENSIONS (M)**	**AUSMAß DER PISTENENDSICHER-HEITSFLÄCHE (M)** **RESA DIMENSIONS (M)**	**AUFFANGVOR-RICHTUNG DER PISTE** **RAG**	**HINDERNISFREIE ZONE** **OFZ**
1	8	9	10	11	12	13
08	NIL	NIL	2060 x 300	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
26	NIL	60 x 180	2060 x 300	90 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

KENNZAHLEN PISTE NUMMER DESIGNATIONS RWY NR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	14
08/26	Schwelle Piste 08 um 60 M pisteneinwärts versetzt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite befestigte Schultern. Pistentyp Piste 08: Non-precision approach runway. Pistentyp Piste 26: Non-precision approach runway. DTHR RWY 08 displaced 60 M inward. Along RWY edges paved shoulders, WID 7.5 M. RWY type RWY 08: Non-precision approach runway. RWY type RWY 26: Non-precision approach runway.

LOWI AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWI AD 2.13 DECLARED DISTANCES

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6
08	2000	2000	2000	1940	NIL
TWY Y	1806	1806	1806	NIL	
TWY A	1586	1586	1586	NIL	
TWY Z	671	671	671	NIL	
26	1940	2000	1940	1940	NIL
TWY B	1602	1662	1602	NIL	
TWY Z	1282	1342	1282	NIL	

LOWI AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWI AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN THR LGT COLOUR WINGBARS	ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
08	NIL	grün versetzte Schwelle Piste 08 G DTHR RWY 08	PAPI, bestehend aus 4 Einheiten beidseitig der Piste 08, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Gleitwinkel: 3.5° MEHT: 41.3 FT PAPI, consisting of 4 units on both sides of RWY 08, LGT INTST adjustable in 5 stages. Glide angle: 3.5° MEHT: 41.3 FT	Einfache Aufsetzzonenbefeuerung bei 623 M, um das ultimative Ende der Aufsetzzone zu kennzeichnen. Simple Touchdown Zone Lights at 623 M to mark the ultimate end of the touchdown zone.
26	PALS (ICAO-Standard, CAT I), 600 M, mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar, zusätzlich 20 W Blitzfeuer ab 4900 M bis 600 M vor THR RWY 26 PALS (ICAO-standard, CAT I), 600 M, with FLG LGT; adjustable in 5 stages, in addition 20 W FLG LGT FM 4900 M up to 600 M BFR THR RWY 26	grün G	PAPI, bestehend aus 4 Einheiten links der Piste 26, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Gleitwinkel: 3.5° MEHT: 43.9 FT PAPI, consisting of 4 units left of RWY 26, LGT INTST adjustable in 5 stages. Glide angle: 3.5° MEHT: 43.9 FT	Einfache Aufsetzzonenbefeuerung bei 623 M, um das ultimative Ende der Aufsetzzone zu kennzeichnen. Simple Touchdown Zone Lights at 623 M to mark the ultimate end of the touchdown zone.

© Austro Control GmbH

1.6.
- Die tägliche Betriebszeit des Flughafens Innsbruck ist 0630 Uhr Ortszeit bis 2000 Uhr Ortszeit.
- Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftfahrtunternehmen gemäß § 101 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., mit Propeller- und Turbopropflugzeugen, welche den Gesamtlärmpegel einer Dash 8 nicht überschreiten, durchgeführt werden, gilt eine Betriebszeit von 0600 Uhr Ortszeit bis 2300 Uhr Ortszeit, wobei zwischen 2200 Uhr Ortszeit und 2300 Uhr Ortszeit nur Landungen gestattet sind.
- Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftfahrtunternehmen gemäß § 101 Luftfahrtgesetz mit Strahlflugzeugen durchgeführt werden, deren Landelärmpegel geringer ist als der Landelärmpegel einer Dash 8, sind zwischen 2000 Uhr Ortszeit und 2300 Uhr Ortszeit Landungen gestattet.
- Für Rettungs-, Ambulanz- und Katastropheneinsätze mit lärmarmen Luftfahrzeugen gemäß ICAO Annex 16, Kapitel III und IV, und mit Hubschraubern gilt eine Betriebszeit analog Punkt 2.

1.7. Rollbahn Z grundsätzlich nur für Luftfahrzeuge bis 2000 KG;

1.8. aus Lärmschutzgründen sind die verlautbarten Sichtflugstrecken einzuhalten, soweit nicht ATC-Freigaben andere Flugwege vorschreiben.
- Die Mittagsruhe wird Montag bis Samstag für die Zeit von 1230 Uhr Ortszeit bis 1400 Uhr Ortszeit festgelegt;
- An Sonn- und Feiertagen wird die Mittagsruhe von 1230 Uhr Ortszeit bis 1500 Uhr Ortszeit festgelegt.

In der Zeit der Mittagsruhe sind Platzflüge, Schulungsflüge mit einer Dauer von weniger als 20 Minuten, Starts zu Rundflügen mit einer Dauer von weniger als 20 Minuten, Absetzflüge für Fallschirmspringer; Schleppflüge; ausgenommen Segelflugleistungsflüge über eine Distanz von mehr als 100 KM **NICHT** gestattet.
An Sonn- und Feiertagen sind Platzflüge sowie Schleppflüge ab 1500 Uhr nur zulässig, soferne das Luftfahrzeug einen Schallpegel von höchstens 70 db(A) aufweist.
Zu Allerheiligen (1. November) sind ausnahmslos Schulflüge, Platzflüge, Schleppflüge sowie Starts zu Rundflügen unter 20 Minuten verboten.
Motorkunstflüge im Platzrundenbereich sind untersagt.

2. TRAININGSFLÜGE

2.1. Trainingsflug ist jeder der Ausbildung und Überprüfung von Piloten dienende Flug ungeachtet der Flugregeln, nach denen dieser durchgeführt wird.

2.2. 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.

1.6.
- Daily operational hours of aerodrome Innsbruck 0630 until 2000 local time.
- For commercial flights, executed by air carriers according to § 101 "Luftfahrtgesetz", BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F. (air navigation law) with prop and turbo-prop aircraft, which do not exceed the maximum noise level of a Dash 8, operational hours are valid from 0600 until 2300 local time, but between 2200 and 2300 local time only arrivals are granted.

- For commercial flights, executed by air carriers according to § 101 "Luftfahrtgesetz" (air navigation law) with jet-propelled aircraft, that maximum noise level is less than the maximum noise level of a Dash 8, arrivals are granted between 2000 and 2300 local time.
- For rescue-, ambulance- and catastrophe operations with noise reduced aircraft according to ICAO Annex 16, chapter III and IV, and with helicopters operational hours are valid analogous to item 2.

1.7. Taxiway Z basically to be used by aircraft up to 2000 KG;

1.8. For reasons of noise abatement, flights shall proceed strictly along the published VFR routes as far as ATC instructions do not require other flight routes.
- The midday rest is determined from 1230 until 1400 local time on Monday to Saturday.
- On Sunday and legal holidays the midday rest is determined from 1230 until 1500 local time.

In the time of the midday rest local flights, training flights with a duration of less than 20 minutes, departures to sightseeing flights with a duration of less than 20 minutes, flights for parachute descents and aero tow flights are **NOT** permitted except glider flying over a distance of more than 100 KM.

On Sunday and legal holidays local flights and aero tow flights beginning from 1500 local time are only permitted if the sound power level of aircraft is not exceeding 70 db(A).
On All Saints´Day (1st November) training flights, local flights, aero tow flights and departures for sightseeing flights with a duration of less than 20 minutes are not permitted.
Motor acrobatic flights in the aerodrome circuit area are not allowed.

2. TRAINING FLIGHTS

2.1. Training flight is any flight operated with the purpose of training and check-out of pilots, irrespective of the flight rules under which the flight is conducted.

2.2. 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.

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

2.2.2. 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.

LOWI AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

1. Vorzugsweise Pistenrichtung
Zwecks Minderung des Fluglärms sollen einmotorige Flächenflugzeuge mit Kolbentriebwerk bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 5700 KG im Sichtflugverkehr vorzugsweise auf der Piste 08 landen und von Piste 26 starten.

2. Entsprechend der österreichischen "Zivilluftfahrzeug- Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005" (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhanges 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

3. Der Flughafen Innsbruck setzt sich, anstatt der Verwendung der APU („Auxiliary Power Unit“), für einen verstärkten Einsatz der GPU („Ground Power Unit“) ein. Aus diesem Grund wird als Standardprozedere bei Ankunft eines „Airline-Flugzeugs“ an der zugewiesen Parkposition eine GPU zur Verfügung gestellt.
Der Einsatz der APU ist nur bei unbedingt nötigem Einsatz der Klimaanlage für die Dauer des „Turnarounds“ erlaubt.
Verrechnung GPU: 45 Minuten kostenlos; kostenlos für den „Turnaround“ (falls länger als 45 Minuten).
Dieses Prozedere erfolgt ganzjährig, mit Ausnahme Samstag/ Sonntag von Dezember bis März (Wintercharter).

LOWI AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER INNSBRUCK AREA

1.1. Innerhalb der Innsbruck Area werden - soweit erforderlich - Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der jeweiligen Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWI AD 2.18) bis zum Endanflug eines verlautbarten Anflugverfahrens radargeführt und radarüberwacht. Im Inntal wird der Radardienst mit Hilfe von "Multilateration" (MLAT) gem. ICAO Doc 4444 durchgeführt. 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 angewandt.

2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWI

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

2.2.1. 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.

2.2.2. 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.

LOWI AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Preferential runway system
To minimize noise VFR flights executed with single piston engine aeroplane (maximum certificated take-off weight 5700 KG) shall preferably land on RWY 08 and take-off from RWY 26.

2. According to the Austrian ordinance "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV-2005" (BGBl. II NR 425/2005) the following is applicable:
Approaches and departures to/from Austrian civil aerodromes are only permitted to be performed by subsonic jet aeroplanes if the produced noise does not exceed at least the noise limits specified in chapter 3 of ICAO Annex 16, Vol I.

3. Innsbruck airport is promoting the extensive use of GPU (Ground Power Unit) instead of APU (Auxiliary Power Unit). Therefore Innsbruck airport will provide as a standard a GPU at the arrival of each “airline aircraft” at the assigned parking position.
If air-conditioning is required during the turnaround, the APU may be used.
GPU charging fee: free for 45 minutes; free for the turnaround (if longer than 45 minutes).
This procedure will be followed all-year-round with the exception of Saturday/Sunday from December to March (winter charter).

LOWI AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN INNSBRUCK AREA

1.1. Within the Innsbruck Area during the operational hours of the radar approach unit (see LOWI AD 2.18) IFR flights will be - if necessary - radar vectored and sequenced to the final approach track of published approach procedure and radar monitored. In the Inn Valley radar service is provided by "Multilateration" (MLAT) sensors according ICAO Doc 4444. 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. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWI

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

© Austro Control GmbH

2.1. Allgemeines

2.1.1. Für alle Flüge in der CTR wird die Führung eines Transponders (Mode C) dringend empfohlen.

2.2. Anflüge

2.2.1. Flughöhen entlang der Sichtflugstrecken/Direktroutings werden von TWR/APP aufgetragen.
Die Einflugstrecken enden in der jeweiligen Warterunde. Für den weiteren Anflug warten Sie in den Warterunden MIKE 2 (4000 FT MSL), SIERRA (5000 FT MSL), WHISKEY 2 (3500 FT MSL) oder NOVEMBER 2 (5500 FT MSL) auf Freigaben, falls Sie nicht bereits vorher eine Anflug-, Lande- oder anderweitige Freigabe erhalten haben.

2.2.1.1. Für den Einflug über den VFR Meldepunkt FOXTROT fliegen Sie über MIKE 3 in die Warterunde südlich des Flugplatzes (3500 FT MSL) und warten Sie auf weitere Freigaben, falls Sie nicht bereits vorher eine Anflug-, Lande- bzw. anderweitige Freigabe erhalten haben.

2.2.1.2. Für den Einflug über den VFR Meldepunkt KILO fliegen Sie über INDIA in die Warterunde südlich des Flugplatzes (3500 FT MSL) und warten Sie auf weitere Freigaben, falls Sie nicht bereits vorher eine Anflug-, Lande- bzw. anderweitige Freigabe erhalten haben.

2.2.2. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einen nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen.

2.2.3. Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe, ist der Flug entsprechend der erhaltenen Freigabe durchzuführen und der Transponder auf A 7600 zu schalten.
Wurde der Flug nur bis zur Warterunde MIKE 2, SIERRA, WHISKEY 2 oder NOVEMBER 2 freigegeben, so ist bei:

- Warterunde MIKE 2 und SIERRA sofort und unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang der Autobahn bis südlich des Turms fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten
- Warterunde WHISKEY 2 und NOVEMBER 2 sofort und unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang des Berghanges der südlichen Talseite bis südlich des Turms fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

2.2.3.1. Beim Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe über den VFR Meldepunkt HOTEL ist der Transponder auf A7600 zu stellen und sofort unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang des Berghanges der südlichen Talseite bis südlich des Turms fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

2.1. General

2.1.1. For all flights within CTR a functioning Transponder (Mode C) is strongly recommended.

2.2. Approaches

2.2.1. Altitudes along the VFR-Routes/direct routes are instructed by ATC.
Entry routes end in the respective holding pattern. For further approach hold in the holding pattern MIKE 2 (4000 FT MSL), SIERRA (5000 FT MSL), WHISKEY 2 (3500 FT MSL) or NOVEMBER 2 (5500 FT MSL) and wait for further clearance unless an approach, landing or other clearance has been already received previously.

2.2.1.1. For entry via VFR reporting point FOXTROT proceed via MIKE 3 into the holding pattern south of the aerodrome (3500 FT MSL) and wait for further clearance unless an approach, landing or other clearance has been already received previously.

2.2.1.2. For entry via VFR reporting point KILO proceed via INDIA into the holding pattern south of the aerodrome (3500 FT MSL) and wait for further clearance unless an approach, landing or other clearance has been already received previously.

2.2.2. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance, divert to an uncontrolled aerodrome.

2.2.3. In case of radio communication failure after having received an entry clearance, the pilot shall continue the flight according to the received clearance and squawk A 7600.
If the clearance was issued only until holding MIKE 2, SIERRA, WHISKEY 2 or NOVEMBER 2 the pilot shall in case of holding:

- MIKE 2 and SIERRA descend without delay to 3000 (-) FT MSL in compliance with the minimum flight altitudes and proceed along the highway to a position south of control-TWR and await light signals
- WHISKEY 2 and NOVEMBER 2 descend without delay to 3000 (-) FT MSL in compliance with the minimum flight altitudes and proceed along the mountain slopes in the southern part of the Inn Valley to a position south of control-TWR and await light signals.

2.2.3.1. In case of radio communication failure after having received an entry clearance via the VFR reporting point HOTEL the aircraft shall set the transponder to A7600 and without delay but in compliance with the minimum flight altitude descend to 3000 (-) FT MSL and proceed along the mountain slopes in the southern part of the Inn Valley to a position south of control-TWR and await light signals.

© Austro Control GmbH

2.2.3.2. Beim Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe über den VFR Meldepunkt FOXTROT ist der Transponder auf A7600 zu stellen und nach MIKE 3 sofort unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang der Autobahn bis südlich des Turmes fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

2.2.3.3. Beim Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe über den VFR Meldepunkt KILO ist der Transponder auf A7600 zu stellen und nach INDIA sofort unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug bis südlich des Turmes fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

2.2.4. Bei Föhnwetterlagen wird von einem NORDO Anflug abgeraten.

2.3. Abflüge

2.3.1. Das verbaute Stadtgebiet sowie der Überflug des Krankenhauses (Klinik) ist zu meiden. Wenn immer möglich ist eine Route südlich der Stadt entlang der Autobahn zu wählen.

2.3.2. Bei starken Föhnlagen ist, aus Sicherheitsgründen, die Stadt nördlich zu umfliegen (starke Abwinde südlich der Stadt!).

2.3.3. Abflüge Piste 26

Falls nicht anders angewiesen, machen sie nach dem Überfliegen des Flusses Inn eine **Rechtskurve** nach **GOLF** zur freigegebenen Abflugroute.

- Abflüge nach **SIERRA** oder **BRENNER** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, INDIA, SIERRA und BRENNER;
- Abflüge nach **MIKE 1** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, INDIA, MIKE 3, MIKE 2 und MIKE 1. Die Stadt Schwaz soll zwischen MIKE 2 und MIKE 1 im Norden umflogen werden;
- Abflüge nach **FOXTROT** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, INDIA, MIKE 3 und FOXTROT;
- Abflüge nach **WHISKEY 1** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, WHISKEY 2 und WHISKEY 1;
- Abflüge nach **NOVEMBER 2** oder **NOVEMBER 1** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, NOVEMBER 2 und NOVEMBER 1;
- Abflüge nach **HOTEL** folgen den VFR Meldepunkten GOLF auf der nördlichen Talseite nach HOTEL.
- Abflüge nach **KILO** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, INDIA und KILO.

2.2.3.2. In case of radio communication failure after having received an entry clearance via the VFR reporting point FOXTROT the aircraft shall set the transponder to A7600 and after MIKE 3 without delay but in compliance with the minimum flight altitude descend to 3000 (-) FT MSL and proceed along the highway to a position south of the TWR and await light signals.

2.2.3.3. In case of radio communication failure after having received an entry clearance via the VFR reporting point KILO the aircraft shall set the transponder to A7600 and after INDIA without delay but in compliance with the minimum flight altitude descend to 3000 (-) FT MSL to a position south of the TWR and await light signals.

2.2.4. During FOEHN conditions it is dissuaded to execute a NORDO approach.

2.3. Departures

2.3.1. For noise abatement reasons departures shall avoid the built up area of the city as well as the hospital. If possible, departures shall be executed south of Innsbruck along the highway.

2.3.2. During FOEHN conditions pilots shall proceed north of the city (severe downdraughts south of the city!)

2.3.3. Departures runway 26

Unless otherwise instructed, after passing the Inn river **turn right** inbound to **GOLF** to join the cleared VFR route.

- Departures to **SIERRA** or **BRENNER** follow the VFR reporting points GOLF, INDIA, SIERRA and BRENNER;
- Departures to **MIKE 1** follow the VFR reporting points GOLF, INDIA, MIKE 3, MIKE 2 and MIKE 1. The city Schwaz should be circumnavigated in the north between MIKE 2 and MIKE 1;
- Departures to **FOXTROT** follow the VFR reporting points GOLF, INDIA, MIKE 3 and FOXTROT.
- Departures to **WHISKEY 1** follow the VFR reporting points GOLF, WHISKEY 2 and WHISKEY 1;
- Departures to **NOVEMBER 2** or **NOVEMBER 1** follow the VFR reporting points GOLF, NOVEMBER 2 and NOVEMBER 1;
- Departures to **HOTEL** follow the VFR reporting points GOLF on the northern side of the valley to HOTEL.
- Departures to **KILO** follow the VFR reporting points GOLF, INDIA and KILO.

© Austro Control GmbH

2.3.4. Abflüge Piste 08

Falls nicht anders angewiesen, machen sie nach Erreichen einer sicheren Höhe eine **Rechtskurve** zur freigegebenen Abflugroute.

- Abflüge nach **SIERRA** oder **BRENNER** folgen den VFR Meldepunkten SIERRA und BRENNER;
- Abflüge nach **MIKE 1** folgen den VFR Meldepunkten MIKE 3, MIKE 2 und MIKE 1. Die Stadt Schwaz soll zwischen MIKE 2 und MIKE 1 im Norden umflogen werden;
- Abflüge nach **FOXTROT** folgen den VFR Meldepunkten MIKE 3 und FOXTROT;
- Abflüge nach **WHISKEY 1** folgen den VFR Meldepunkten INDIA, WHISKEY 2 und WHISKEY 1;
- Abflüge nach **NOVEMBER 2** oder **NOVEMBER 1** folgen den VFR Meldepunkten INDIA, NOVEMBER 2 und NOVEMBER 1;
- Abflüge nach **HOTEL** folgen den VFR Meldepunkten INDIA und HOTEL.
- Abflüge nach **KILO** folgen den VFR Meldepunkten INDIA und KILO.

2.4. Transitflüge

2.4.1. Flüge die das Inntal im Bereich der CTR LOWI bzw. TMA LOWI 1-5 durchfliegen oder überfliegen benötigen eine entsprechende Freigabe durch Innsbruck APP (128.975) oder Innsbruck TWR (120.100).
Im Interesse der Sicherheit sollten aber auch alle Transitflüge, die außerhalb der CTR LOWI bzw. unterhalb der TMA LOWI 1-5 das Inntal queren mit Innsbruck APP (128.975) oder Innsbruck TWR (120.100) Funkkontakt aufnehmen.

2.4.2. Transitflüge werden normalerweise entlang der verlautbarten Sichtflugstrecken freigegeben. TWR kann jedoch je nach Verkehrslage bzw. auf Verlangen des Piloten auch Transitrouten abseits der verlautbarten Strecken freigeben (z.B.: Direktrouten NOVEMBER 1 - BRENNER und vv, MIKE 1 - NOVEMBER 1 und vv, etc.).

2.5. NORDO Flüge

2.5.1. NORDO-Anflüge dürfen nur nach telefonischer Freigabeerteilung durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die CTR ist anzugeben. Zehn Minuten nach der angegebenen Einflugzeit erlischt die Freigabe.

2.5.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

2.3.4. Departures runway 08

Unless otherwise instructed, after reaching a safe flight altitude **turn right** to join the cleared VFR route.

- Departures to **SIERRA** or **BRENNER** follow the VFR reporting points SIERRA and BRENNER;
- Departures to **MIKE 1** follow the VFR reporting points MIKE 3, MIKE 2 and MIKE 1; The city Schwaz should be circumnavigated in the north between MIKE 2 and MIKE 1;
- Departures to **FOXTROT** follow the VFR reporting points MIKE 3 and FOXTROT;
- Departures to **WHISKEY 1** follow the VFR reporting points INDIA, WHISKEY 2 and WHISKEY 1;
- Departures to **NOVEMBER 2** or **NOVEMBER 1** follow the VFR reporting points INDIA, NOVEMBER 2 and NOVEMBER 1;
- Departures to **HOTEL** follow the VFR reporting points INDIA and HOTEL.
- Departures to **KILO** follow the VFR reporting points INDIA and KILO.

2.4. Transitflights

2.4.1. Flights crossing or proceeding along the Inn valley in the area of the CTR LOWI or TMA LOWI 1-5 are subject to a clearance from Innsbruck APP (128.975) or Innsbruck TWR (120.100).
In the interest of safety also all other transitflights crossing the Inn valley outside the CTR LOWI or below TMA LOWI 1-5 should contact Innsbruck APP (128.975) or Innsbruck TWR (120.100).

2.4.2. Transitflights will normally be cleared along the published routes. Depending on traffic situation TWR may, however, instruct deviations aloof from published VFR-routes or give approval to such requests from pilots, respectively (e.g.: direct routing NOVEMBER 1 – BRENNER and vv, MIKE 1 – NOVEMBER 1 and vv, etc.).

2.5. NORDO flights

2.5.1. NORDO-approaches may be executed, provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering CTR must be indicated. The clearance expires 10 minutes after the indicated time of entering.

2.5.2. NORDO-transitflights are not permitted.

2.6. Segelflugbetrieb

2.6.1. Auf dem Flugplatz Innsbruck ist Segelflugbetrieb zulässig, soweit die Bodensicht mindestens 5 KM beträgt und die Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 450 M (1500 FT) liegt.
Erfolgt der Start der Segelflugzeuge mittels Windenschlepp, so werden maximal zwei Winden und vier Segelflugzeuge im Abstand von mindestens 100 M parallel zur Pistenmittellinie 08/26 aufgestellt.
Ein gleichzeitiger Flugbetrieb auf der befestigten Piste 08/26 und Windenschleppstarts finden nicht statt.
Piloten von an- und abfliegenden IFR-Flügen werden vor Erteilung einer Anflugfreigabe bzw. einer Anlaßzustimmung über die vorgenannten Hindernisse informiert.

2.6.2. Temporäre zivile Luftraumreservierungen (TRA) – TRA LOWI L und TRA LOWI C

2.6.2.1. Vor Aufnahme des Segelflugbetriebes in Innsbruck ist in jedem Fall die Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters einzuholen. Vor Einflug in die TRA LOWI C ist eine Zustimmung von TWR einzuholen.

2.6.2.2. Segelschleppflüge sind nur mit Sprechfunkverbindung und nur von der befestigten Piste aus zulässig.

2.6.2.3. TRA LOWI L ist nur für Start und Landung am Segelfluggelände Innsbruck zulässig. Die lokal aufgetragenen Verfahren sind unbedingt einzuhalten.

2.6.2.4. Solange über ATIS (126.030) die Aktivierung der TRA LOWI C ausgestrahlt wird, ist der Ein-, Aus- und Durchflug für TRA LOWI C ohne separate Zustimmung von TWR Innsbruck zulässig.

2.7. Hänge- und Paragleiterbetrieb

2.7.1. Hänge- und Paragleiterbetrieb ist in der CTR LOWI nicht zulässig

2.8. Fallschirmsprungbetrieb

2.8.1. Vor Aufnahme des Fallschirmsprungbetriebes innerhalb des Flughafenareals ist in jedem Fall die Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters einzuholen.

2.9. Föhn

2.9.1. Bei Föhnlagen (Bodenwind 100° - 180°, Windgeschwindigkeit 15 - 25 KT, Böen von 30 - 50 KT) ist mit starker Turbulenz, verbunden mit horizontalen Windscherungen und starken Abwinden, in allen Flughöhen und innerhalb des gesamten Inntales zu rechnen.

2.9.2. Um längere Flüge in starker Turbulenz zu vermeiden, wird empfohlen, An- und Abflüge in großer Höhe und entlang der Nordseite des Inntales durchzuführen.

Achtung: Erhöhte Segelflugtätigkeit innerhalb des Segelfluggebietes, sowie andere Luftfahrzeuge auf Gegenkurs.

2.6. Glider Flying

2.6.1. Glider flying at Innsbruck airport is permitted down to a ground visibility of 5 KM and a ceiling of 450 M (1500 FT).

When winch-launchings are executed, two winches and not more than four gliders will be parked in the northern part of the safety strip of runway 08/26 at a distance of at least 100 M parallel to the runway centre line.
Simultaneous flight operations on paved runway 08/26 and winch launchings are not executed.
Pilots of arriving and departing IFR flights will be informed by ATC about existing obstacles prior to landing or start-up clearance.

2.6.2. Temporary reserved airspaces (TRA) - TRA LOWI L and TRA LOWI C

2.6.2.1. Initiation of glider operation in Innsbruck is subject to approval from the arodrome operator. Prior entering the TRA LOWI C approval from TWR has to be received.

2.6.2.2. Glider towing is permitted only with radio communication and using the concrete RWY.

2.6.2.3. TRA LOWI L is available only for departure and landing at the glider site Innsbruck. The local procedures and regulations have to be strictly observed.

2.6.2.4. As long as the activation of TRA LOWI C is transmitted via ATIS (126.030) no separate approval by TWR Innsbruck for entering, leaving or crossing of TRA LOWI C is necessary.

2.7. Hang- and Paragliding

2.7.1. Hang- and paragliding within CTR LOWI is not permitted.

2.8. Parachute Jumping

2.8.1. Initiation of parachute jumping operation on the premises of Innsbruck airport is subject to approval from the aerodrome operator.

2.9. Foehn

2.9.1. During FOEHN conditions (surface wind 100° - 180°, windspeed 15 - 25 KT, gusts 30 - 50 KT) expect severe turbulence associated with horizontal windshears and severe downdraughts at all altitudes.

2.9.2. In order to avoid strong turbulence it is recommended to execute approaches and departures at high altitudes along the northern part of the Inn valley.

Attention: Intensive glider activity within the glider areas as well as other aircraft in opposite direction.

© Austro Control GmbH

2.9.3. Bei Anflügen aus dem Osten und Süden sollte der Flughafen nicht unter 5000 FT MSL überflogen werden. Im Endanflug zur Piste 08 über dem Fluß Inn ist mit starken Abwinden zu rechnen.

2.9.4. Ein detailliertes Föhn-briefing erstellt von Experten aus Innsbruck finden Sie auf der Homepage des Flughafen Innsbruck unter dem Link:
https://www.innsbruck-airport.com/de/business-partner/piloteninformationen

2.10. Sonstiges

2.10.1. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Innsbruck ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

Achtung: Segelflugtätigkeit, Para- und Hängegleiterflugtätigkeit in der Nähe der Einflugpunkte in die CTR.

2.9.3. Approaches from the east and the south should overfly the airport not below 5000 FT MSL. On final for RWY 08 severe downdraughts have to be expected over the Inn river.

2.9.4. A detailed Föhn-briefing created by experts from Innsbruck can be found on the homepage of Innsbruck Airport under the link:
https://www.innsbruck-airport.com/en/business-aviation/aviation/pilots-information

2.10. Miscellaneous

2.10.1. Outside duty hours of air traffic control unit Innsbruck pilots shall contact ACC/FIC Wien for clearance.

Attention: Glider-, para- and hangglideractivity in the vicinity of entry points into CTR.

3. INSTRUMENT PROCEDURES

3.1. General remarks

3.1.1. These procedures differ partly from standard ICAO procedures

3.1.1.1. Due to mountainous terrain in the vicinity of the aerodrome and the requirement for visual manoeuvring, it is considered essential that pilots are well familiar with descent, approach and missed approach procedures, balked landing procedures as well as the visual manoeuvres, and the departure procedures.

3.1.1.2. Familiarization with the procedures intended for use with adequate briefing material is mandatory. The responsibility for the preparation of such information rests with the operator for commercial flights, respectively pilot in command (for noncommercial flights). A sample briefing may be obtained from the airport administration but needs to be updated for the needs of the intended operation.

3.1.1.3. Operation in VMC on site or in a flight simulation training device FSTD (full flight simulator-FFS; Flight and navigation procedures trainer II-FNPT II) is required before first use of the approach procedures in weather conditions of less than 3000 FT (AAL) Ceiling and 5 KM Visibility and for the approval of any special approach and/or departure procedure.
NOTE: operation in an FSTD shall include the program in VMC as well as in IMC unless a collision detection system is used.

3.1.1.4. The operation in VMC on site (or in the FSTD) shall include at least
- 1 LOC/DME EAST followed by missed approach
- one LOC/DME EAST approach followed by balked landing RWY 26 (may be replaced by one departure from RWY 26 utilizing the same track as for the intended balked landing)
- one LOC/DME EAST followed by visual manoeuvres to RWY 08
- one departure RWY 26 (may be replaced by one balked landing RWY 26 utilizing the same track).

3.1.1.5. Details of the required information and training for the approval of special procedures will be specified. However, training for the use of any one of the special procedures need to be performed in a FFS or FNPT II (exemptions for on site training may be granted if the situation requires such a decision).

3.1.2. Information on design and other details

3.1.2.1. The design of any departure contingency procedure and balked landing procedure is the responsibility of the operator / pilot in command.
When designing the initial part of a departure procedure, contingency or balked landing for runway 26 the following early turn procedure is proposed:
Climb visually with maximum gradient on RWY track.
At D-1,2 west OEV (WI528) turn right and climb on MT 271° along the northern side of the valley. Not later than at D-3,3 west OEV (WI529) turn left and join LOC OEJ (109,7 MHZ - 065°) and continue climb along LOC OEJ to 9500 FT, turn left to RTT.
Unless a detailed obstacle survey allows / requires another turning altitude, the required climb gradient is 6,1% to achieve an altitude of 3200 FT AMSL at D-3,3 west of OEV (WI529), which may be considered as sufficient altitude for a safe left turn with a maximum radius of 1800 M.
Due to aircraft mass and associated climb performance of less than 6,1% one engine inoperative climb it may be required to design an alternative contingency procedure along the western part of the Inn valley.
For such procedures it is the responsibility of the operator / pilot to establish an adequate trajectory and obstacle survey.

3.1.2.2. All radio navigation aids are no break power supplied and duplexed systems. Pilots will be informed by ATC about any deficiency in ground equipment and an approach clearance will NOT be issued if the stand-by equipment efficiency falls below the certified level.

3.1.2.3. Use of GP for LOC/DME East and Special LOC/DME East procedure:
The procedures as such are LOC/DME procedures! Final descent shall be commenced when passing D-19,0 OEV (FAF) checking the altitude at the published DME fixes.
The GP-information coincides normally with the prescribed check altitudes.
Due to reflection characteristics during specific weather conditions (snow, heavy rain or ice on the reflection area) the additional available GP information may differ to the DME check altitudes.
Furthermore significant deviation from ISA temperatures as well as the long distance between GP antenna and FAF and curvature of the earth lead to possible deviations between GP information and check altitudes.
The GP is monitored and will switch off automatically if the deviation will exceed certified values.
Remember that the procedure is a LOC/DME and especially the FAF and the check altitude at D-17,0 OEV are based on the restricting obstacle with an elevation of 7690 FT AMSL at D-17,5 OEV. Beyond D-17,0 OEV there are no more restricting obstacles and after passing D-10,0 GP may be fully used as vertical guidance.

3.1.2.4. Statistics, based on 95% probability, indicate windspeed maxima of 40 KT at 10000 FT AMSL and 20 KT at 5000 FT AMSL. These maxima have been applied on an omnidirectional basis when computing the outer boundary of the turning areas in order to provide sufficient terrain clearance.

3.1.2.5. During FOEHN conditions (surface wind 100° - 180°, average windspeed 15 - 25 KT, gusts 30 - 50 KT) with horizontal / vertical windshear and associated with possible moderate to severe turbulence and following partly severe down-draughts at various altitudes have to be expected especially over the city of Innsbruck below 5000 FT AMSL.
To minimize operation in turbulence, pilots may during an approach procedure request a visual approach to RWY 08 from a position west of the aerodrome or stop descent at 7000 FT AMSL and proceed visually to a position over or south of the aerodrome but not below 5000 FT AMSL. Thereafter continue descent and join right hand baseleg for RWY 08. A down-draught over the river Inn on final approach to RWY 08 is most likely too.

3.1.2.6. Cold temperature altitude correction to the surveillance minimum altitude will be applied by ATC (while on radar vectors or issuing a direct routing). For details see guidance material regarding altimeter compensation (ICAO DOC 8168 and AIP Austria ENR 1.7).

3.1.2.7. Cloud base reports are available for two positions on final approach to RWY 26 at D-1,8 OEV and D-0,5 OEV (indicating low clouds close to MAPts) and one position 2 NM west of the aerodrome.

3.1.2.8. In the area around Innsbruck it may happen that different values of visibility exist in various directions mainly caused by haze or mist layers over the city. If such situations are observed and the ground visibility is 8 KM or less, an additional reference in plain language to the INNSBRUCK MET REPORT is made, or ATC will refer to.
This plain language appendix refers especially to existing haze layers and as far as possible to the estimated visibility above these haze layers.

© Austro Control GmbH

3.1.2.9. Glider (Sailplane) activity
Extensive glider operation (both by aero-tow and winch-launching) may take place at Innsbruck aerodrome down to a ground visibility of 5 KM and a ceiling of 450 M (1500 FT).
When winch-launchings are executed there are obstacles (winch and gliders not closer than 100 M to the RWY centre line) in the north-western part of the safety strip of RWY 08/26.
Pilots of IFR flights will be informed by ATC about any activity.
Extreme caution during special thermic conditions: Expect extensive glider flying activity and a large number of glider movements in the vicinity of Kellerjoch (APRX D-18 OEV).
More information will be provided on ATIS Innsbruck in this case.

3.1.2.10. Meteorological minima (day and night)

3.1.2.10.1. Meteorological minima for approaching IFR flights:
- Flight visibility: refer to charts or according special authorization

3.1.2.10.2. Meteorological minima for departing IFR flights:
- Ground visibility 1500 M
  Ceiling 1300 FT
- Special performance departure:
  RVR 150 M
  Take-off alternate required!
  NOTE: See also 3.2 Approach / Departure authorization / ATC procedures

3.1.2.10.3. Pilots are reminded that above mentioned or in the special authorization permitted values are absolute MINIMA and shall be used only by pilots with extended flight experience into Innsbruck aerodrome.

3.2. Approach / Departure authorization / ATC procedures

3.2.1. Except to pilots, holding a special authorization NO approach clearance will be issued by ATC below the following minima [exceptions see *3.2.2.*]: ground visibility 1500 M; ceiling 1300 FT AAL or

3.2.2. In case of fog, haze, cloud and/or mist layers or blowing snow in the vicinity of the aerodrome [see *3.1.2.8.*] an approach clearance will be granted on pilots request provided
- the RVR is at least 1000 M
- the visibility above these layers is at least 5 KM and
- there are no further clouds below 3100 FT AAL.

3.2.3. Except for special performance departure procedure, NO clearance will be issued by ATC below the following minima [exceptions *3.2.4.*]:
- Departures RWY 08 and 26
- Ground visibility 1500 M and/or
- Ceiling 1300 FT AAL

3.2.4. In case of fog, haze, cloud and/or mist layers or blowing snow [see *3.1.2.8.*] a clearance for departure on RWY 08 will be granted on request to pilots for multi engine aircraft only provided:
- the RVR is at least 600 M
- the visibility above these layers is at least 5 KM and
- there are no further clouds below 3100 FT AAL
- one engine out climb gradient MNM 4,8 %
- pilots qualified according *3.1.*.

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1, LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2

3.3. Authorization

3.3.1. The use of any special procedure or any deviation from the published procedures, requires authorization from Austro Control GmbH/ACG. Only operators whose pilots are familiar with the mountainous terrain and the other circumstances in the vicinity of Innsbruck aerodrome may apply for such authorization. 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 if so required.

3.3.2. The application to ACG shall contain:
- aircraft and engine type
- maximum permissible landing/take off mass

- information on aircraft performance (e.g. one engine out climb performance)
- requested meteorological minima
- charts intended for use.

3.3.2.1. The following performance data (as applicable) are required for an altitude of 3500 FT AMSL:

3.3.2.1.1. all-engines IAS and bank-angle applied,
- at ISA + 10°C,
- at ISA - 10°C and anti-ice equipment on as required

3.3.2.1.2. one engine out climb gradient, IAS and bank-angle applied
- at ISA + 10°C,
- at ISA - 10°C and anti-ice equipment on as required

Note: Sample calculations and details for approval shall be obtained by special.procedures@austrocontrol.at

3.3.3. The relevant performance data shall be submitted in a listed form including copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual or other approved Performance data.

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

3.3.5. Operators shall address their application to:

3.3.5.1. Contact:
Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 6656 or +43 5 1703 6666
EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

3.4. Instrument approach procedure East

LOC/DME EAST via NDB RTT

LOC OEJ for missed approach **NOT** approved!

3.4.1. General provisions
A localizer (OEV 111,10 MHZ, LOC course 254° MAG) on the aerodrome but 3,5° offset from the runway centre line and a collocated DME are providing course guidance and distance information during the instrument phase of the descent procedure and in case of a missed approach. A glidepath which is frequency-paired with LOC OEV is available coinciding with the DME descent gradient of 3,77° between D - 19 OEV and the threshold.
The visual part of the procedure requires effective external VISUAL reference at the applicable MAPt.

3.4.2. Initial approach segment
Main radio navigational aid and initial approach fix for this procedure is NDB RTT.
If necessary enter the holding pattern of NDB RTT (inbound track 224°, right turn, 9500 FT AMSL).
LOC and DME OEV on 111,10 MHZ shall be positively identified not later than overhead NDB RTT (D - 26,1 OEV).

3.4.3. Intermediate approach segment
Leave NDB RTT on QDR 207°, continue descent - if necessary - to 9500 FT AMSL and intercept LOC about D - 21 OEV (LOC course 254° MAG); maintain 9500 FT or above until passing D - 19 OEV.

© Austro Control GmbH

3.4.4. Final approach to minimum descent altitude (MDA)
Commence final descent on LOC course 254° when passing D - 19 OEV (FAF) and descend to minimum descent altitude (MDA), checking altitude at DME FIX:
D - 19,0 OEV 9500 FT or above
D - 17,0 OEV 8700 FT or above
D - 14,0 OEV 7500 FT or above
D - 9,0 OEV 5500 FT or above
D - 6,3 OEV 4400 FT or above
D - 3,5 OEV 3300 FT or above.
The GP information coincides with the above prescribed altitudes between D - 19 and the MDA.
A descent gradient of 6,6% (i.e. 3,77°) respectively 400 FT/NM is required.
If no effective external visual reference at the MAPt, or when discontinuing an approach between D - 19 OEV and the MAPt, climb on LOC course 254° to D-1 OEV.

Note: The LOC - course is 3,5° offset from the RWY centre line!

3.4.5. Missed approach segment and discontinued approach procedure
Final decision point to commence the VISUAL SEGMENT of the instrument approach procedure is the MAPt.
At D - 1 OEV turn left and follow QDM 060° in direction to locator RUM. Maximum turn radius of 1700 M.
Rejoin LOC OEV (111,10 MHZ) outbound and continue with maximum climb gradient. When crossing D -14 OEV turn left to NDB RTT and enter the holding in 9500 FT.
Minimum required missed approach climb gradient
MDA 4900 FT AMSL 2,5% MAPt D - 7,5 OEV
MDA 4400 FT AMSL 3,0% MAPt D - 6,3 OEV
MDA 3700 FT AMSL 4% MAPt D - 4,5 OEV
MDA 3300 FT AMSL 5% MAPt D - 3,5 OEV.

3.4.6. Visual segment
Meteorological minima see item *3.1.2.10.*
Having established effective external VISUAL reference between D - 6,3 OEV and MAPt the flight shall be continued with visual reference either straight - in to RWY 26 (distance depending on MAPt versus missed approach climb performance) or on to a right hand traffic circuit to RWY 08 (according to AIP chart LOWI AD 2 MAP 14-1). The prescribed minimum flight visiblity shall be observed during the visual part of the procedure.
Recommended practice during FOEHN conditions see *3.1.2.5.*.

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

3.5. Special instrument approach procedure East

LOC/DME EAST via NDB RTT

Missed approach along LOC OEJ!

3.5.1. General provisions
The use of this procedure is only for multi engine aircraft with special performance, e.g. specific turn radii, increased one-engine out missed approach climb gradient and requires a permission by the competent authority as described in item *3.3.*.
Special crew training is required.
Any deviation requires a special documentation by the operator/PIC!
A localizer (OEV 111,10 MHZ, LOC course 254° MAG) on the aerodrome but 3,5° offset from the runway centre line and a collocated DME are providing course guidance and distance information (DME - FIX) during the instrument phase of the descent procedure and in case of a missed approach. A glidepath which is frequency-paired with LOC OEV is available coincíding with the DME descent gradient of 3,77° between D-19 OEV and the threshold.

3.5.2. Initial approach segment
Main radio navigational aid and initial approach fix (IAF) for this procedure is NDB RTT.
If necessary enter the holding pattern of NDB RTT (inbound track 224°, right turn, 9500 FT AMSL).
LOC and DME OEV on 111,10 MHZ shall be positively identified not later than overhead NDB RTT (D - 26,1 OEV).

3.5.3. Intermediate approach segment
Leave NDB RTT on QDR 207°, continue descent - if necessary - to 9500 FT AMSL and intercept LOC about D - 21 OEV (LOC course 254° MAG); maintain 9500 FT or above until passing D - 19 OEV.

3.5.4. Final approach to minimum descent altitude (MDA)
Commence final descent on LOC course 254° when passing D - 19 OEV (FAF) and descend to approved minimum descent altitude (MDA), checking altitude at DME - FIX:
D - 19,0 OEV 9500 FT or above
D - 17,0 OEV 8700 FT or above
D - 14,0 OEV 7500 FT or above
D - 9,0 OEV 5500 FT or above
D - 6,3 OEV 4400 FT or above
D - 5,0 OEV 3900 FT or above
D - 3,5 OEV 3300 FT or above
The GP information coincides with the above prescribed altitudes between D - 19 and the MDA.
A descent gradient of 6,6% (i.e. 3,77°) respectively 400 FT/NM is required.
If no effective external visual reference at the MAPt, or when discontinuing an approach between D - 19 OEV and the MAPt, climb on LOC course 254° to D-0,8 OEV.

Note: The LOC - course is 3,5° offset from the RWY centre line!

3.5.5. Missed approach segment
Final decision point to commence the VISUAL SEGMENT of the instrument approach procedure is the approved MAPt.
At D - 0,8 OEV climb in a left turn and follow QDM 060° in direction to locator RUM. Maximum turn radius of 1600 M.
Latest over locator RUM join LOC/DME OEJ (109,70 MHZ) and continue climb on LOC OEJ (065°/062°) with maximum climb gradient.
When crossing 9500 FT AMSL turn left to NDB RTT and hold.
Due to erroneous LOC indications when off centerline from DME D-2 before until DME D-2 after LOC station, use QDR locator RUM as additional guidance.
Minimum required missed approach climb gradient:
according special authorization.

Note: Sample calculations and details for approval shall be obtained by special.procedures@austrocontrol.at

3.5.6. Visual segment
Meteorological minima **according special authorization**.
Having established effective external VISUAL reference (between D - 6,3 OEV and MAPt) the flight shall be continued with visual reference either straight - in to RWY 26 or on to a right hand traffic circuit to RWY 08 (according to AIP chart LOWI AD 2 MAP 14-1).
Recommended practice during FOEHN conditions see *3.1.2.5.*.

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

3.5.7. Application

3.5.7.1. Operators shall address their application to:

3.5.7.1.1. Contact:
Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 / 6656 or +43 5 1703 / 6666
EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

3.6. LOC Romeo approach – Procedure Guidelines (Authorization required)
(LOC/DME East procedure followed by RNP 0.3 Missed approach)
for the application to the Austrian Civil Aviation Authority (refers to the procedure on chart!)

© Austro Control GmbH

3.6.1. Purpose and Scope

3.6.1.1. This LOC/DME approach procedure followed by an RNP 0.3 missed approach is based on ICAO Doc 8168 and 9905 and merges the benefits of LOC-accuracy on final and initial missed approach as well as RNP 0.3 accuracy during the further missed approach. ARINC 424 RF coding and navigation capability in the missed approach 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

3.6.2. Procedure Characteristics

3.6.2.1. The approach is a LOC/DME approach (equal to LOC/DME East approach according item *3.4.*) with initial missed approach along MT 254° to WI700 (= LOC Station OEV).
Nominal descent angle from FAF to MAPt is 3,77°.
Protected airspace in the final approach is based on OAS according ICAO Doc 8168 Vol. II.
Protected airspace during missed approach is based on 2x RNP (e.g.: 0.6 NM for RNP 0.3) in accordance with ICAO Doc 9905.
If no effective external visual reference at the MAPt or when discontinuing an approach between D-19 OEV and the MAPt, climb with maximum gradient on MT 254° to WI700 (LOC course OEV 254° provides guidance until short before WI700), thereafter the missed approach is based on RNP 0.3 and therefore LNAV shall be engaged accordingly.
Climb and follow the further missed approach procedure as charted for this approach (basically the same as for the RNP Z RWY 26 (AR) approach (item *3.9.*)).
During RF transition MAX IAS 165KT.
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.

3.6.3. Equipment Requirements

3.6.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better (≤ 0.3NM)

3.6.3.2. Dual GNSS and at least one IRU or equivalent;
DME/DME or VOR/DME not authorized for update during missed approach.

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

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

3.6.4. Flight Operations

3.6.4.1. 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.

3.6.5. Application

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

3.6.5.2. The application shall contain:
- Aircraft type
- Relevant details of the AFM showing compliance with the requirements
- Standard Operating Procedures and flight crew training documentation for normal and non normal operation including documentation changes (FCOM, AFM, etc.)
- 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
- A shortened approval process will be applied for operators holding an approval for RNP Z RWY 26 (AR) according item *3.9.*.

3.6.5.3. 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.
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

3.6.5.4. Operators shall address their application to:

3.6.5.4.1. Contact:
Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 / 6656 or +43 5 1703 / 6666
EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

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

3.7. Instrument approach procedure RNP E RWY 26 (LPV only)

3.7.1. General provisions

This RNP approach provides an ILS-like guidance based on EGNOS with a 10 NM final descent at 3.5 degrees. The intermediate and final approach course is slightly offset (4.7 degrees) to the left of the runway centreline.

This instrument approach procedure does not require any special authorization by the competent national authority! For operators and pilots who have been adequately briefed on this approach procedure but with no flight experience/training, the weather minima shall be increased to VIS 5 KM and ceiling 3000 FT AAL (5000 FT AMSL).

Pilots shall be well familiar with RNP APCH approaches to LPV minima in general and with this procedure and the surrounding mountainous terrain in particular.

Aircraft need to be certified for SBAS approaches to LPV minima in accordance with EASA CS-ACNS as amended.

Flight crews using this approach procedure shall fulfil all requirements according to the general regulations.

Whenever the required EGNOS/GPS service is not available to fly this approach procedure, Austro Control will issue the corresponding NOTAMs.

3.7.2. Missed approach segment

The missed approach includes a minimum bank angle restriction of at least 25 degrees during the first turn due to terrain. This minimum bank angle is applicable in relation to the maximum IAS published for the turn. For turns at lower speeds, the minimum bank angle will accordingly decrease. As a rule of thumb, a bank angle resulting in a standard rate turn can be considered safe.

3.7.3. Visual manoeuvre

Meteorological minima see item 3.1.2.10.

Having established effective external VISUAL reference at the decision height/point at the latest, the flight shall be continued with visual reference either straight in to RWY 26 or join a right-hand traffic circuit to RWY 08 (according to chart LOWI AD 2 MAP 14-1). The prescribed minimum flight visibility shall be observed during the visual part of the procedure.

Recommended practice during FOEHN conditions see item 3.1.2.5..

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 13-2-2

3.8. RNP Z RWY 08 (AR) – Procedure Guidelines (Authorization required)
for the application to the Austrian Civil Aviation Authority (refers to the procedure on chart!)

3.8.1. Purpose and Scope

© Austro Control GmbH

3.8.1.1. 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

3.8.2. Procedure Characteristics

3.8.2.1. 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 WI751 to WI752 and WI753 to WI754 must be RF.
During RF transition MAX IAS 175KT (turn 1) or MAX IAS 165KT (turn 2).
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.

3.8.3. Equipment Requirements

3.8.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better (≤ 0.3NM)

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

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

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

3.8.4. Flight Operations

3.8.4.1. 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.

3.8.5. Application

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

3.8.5.2. The application shall contain:
- 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.

3.8.5.3. 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.
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

3.8.5.4. Operators shall address their application to:

3.8.5.4.1. Contact:
Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 / 6656 or +43 5 1703 / 6666
EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

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

3.9. RNP Z RWY 26 (AR) – Procedure Guidelines (Authorization required)

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

3.9.1. Purpose and Scope

3.9.1.1. The 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

3.9.2. Procedure Characteristics

3.9.2.1. Nominal descent angle from FAP: 3,5° (6,1%).
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 WI007 to WI008 must be RF.
During RF transition MAX IAS 165KT.
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.

3.9.3. Equipment Requirements

3.9.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better (≤ 0.3NM)

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

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

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

3.9.4. Flight Operations

3.9.4.1. 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.

© Austro Control GmbH

3.9.5. Application

3.9.5.1. Only operators/pilots of multi-engine aircraft shall apply for such permission.
The application shall contain:

- 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.

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.
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

3.9.5.2. Operators shall address their application to:

3.9.5.2.1. Contact:
Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 / 6656 or +43 5 1703 / 6666
EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 9-2-2, LOWI AD 2 MAP 13-3-2

4. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

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

4. LOW VISIBILITY PROCEDURES

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

LVP beim Start / LVP for Take-off	
AKTIVIERUNG / ACTIVATION	via RTF or ATIS: **"LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"**
ANWENDUNG / APPLICATION	RVR for Touchdownzone (TDZ) is less than 550 M

4.2. Verfahren für einen Start bei geringer Sicht stellen sicher, daß sich immer nur ein Luftfahrzeug auf den Manövrierflächen befinden darf und die Bewegung von Personen und Fahrzeugen auf der Manövrierfläche kontrolliert und auf das unbedingt erforderliche Minimum beschränkt ist.

Allgemeines siehe AD 1.1

4.2. Procedures for Low Visibility Take-Off shall ensure that only one aircraft at a time is allowed on the manoeuvring area and that the operation of persons and vehicles on the manoeuvring area is controlled and restricted to the essential minimum.

General see AD 1.1

5. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER TMA LOWI 1-5

5.1. Allgemeines

5.1.1. Für alle Flüge in den TMA LOWI 1-5 wird die Führung eines Transponders (Mode C) dringend empfohlen.

5. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMA LOWI 1-5

5.1. General

5.1.1. For all flights within TMA LOWI 1-5 a functioning Transponder (Mode C) is strongly recommended.

5.2. Transitflüge

5.2.1. Transitflüge werden normalerweise direkt zu einem verlautbarten Meldepunkt und in weiterer Folge entlang der verlautbarten Sichtflugstrecken freigegeben. APP kann jedoch je nach Verkehrslage bzw. auf Verlangen des Piloten auch Transitrouten abseits der verlautbarten Strecken freigeben (z.B.: Direktrouten NOVEMBER 1 - BRENNER und vv, MIKE 1 - NOVEMBER 1 und vv, etc.).

5.2.2. Transitflüge ohne Transponder müssen mit Verzögerungen rechnen.

5.2.3. NORDO Transitflüge sind nicht zulässig.

5.3. Sonstiges

5.3.1. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Innsbruck ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

LOWI AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Zusatzregelung für Innsbruck

1.1. Für Flüge bei Nacht ist zusätzlich zu beachten:
Soferne zwei oder mehrere benachbarte Hindernis- oder Gefahrenfeuer im Gebiet südlich des Flugplatzes ausgefallen sind, werden anfliegende Luftfahrzeuge unverzüglich von der Flugverkehrskontrollstelle darüber informiert. Die Entscheidung, ob ein Anflug begonnen, bzw. fortgesetzt wird, liegt beim PIC.
Für den Platzrundenanflug zur Piste 08 oder bei Start auf Piste 26 muß eines der beiden westlichsten blinkenden Feuer in Betrieb sein.

2. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren
Koordinaten in Klammern sind nur zur Referenz angeführt.

5.2. Transitflights

5.2.1. Transitflights will normally be cleared directly to a published reporting point and thereafter along the published routes. Depending on traffic situation APP may, however, order deviations aloof from published VFR-routes or give approval to such requests from pilots, respectively (e.g.: direct routing NOVEMBER 1 - BRENNER and vv, MIKE 1 - NOVEMBER 1 and vv, etc.).

5.2.2. Transitflights without transponder have to expect delays.

5.2.3. NORDO transitflights are not permitted.

5.3. Miscellaneous

5.3.1. Outside duty hours of air traffic control unit Innsbruck pilots shall contact ACC/FIC Wien for clearance.

LOWI AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Supplementary regulations for Innsbruck

1.1. For flights during night it has to be additionally noted:
In case two or more neighbouring obstruction lights or hazard beacons in the area south of the aerodrome are inoperative, approaching aircraft will be informed immediately by ATC. The decision whether to start or continue the approach rests solely with the PIC.
For visual manoeuvres to RWY 08 or take-off on RWY 26 one of the two most west blinking lights has to be in operation.

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

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ADILO	47 20 44.93N 010 56 51.55E	SID RWY 08
ADWIG	LOC OEV / QDR-207 RTT (LOC OEV / D-21.0 OEV) (47 20 06.82N 011 51 20.45E)	IAP RWY 26
BILDU	47 10 13.60N 010 39 42.41E	STAR
BRENO	46 58 48.00N 011 22 36.00E	SID RWY 08, SID RWY 26, STAR
ELMEM	47 17 08.28N 010 34 14.66E	IAP RWY 08, STAR
KOGOL	47 37 20.16N 011 23 59.46E	SID RWY 08, SID RWY 26
LIZUM	47 06 54.25N 011 45 21.73E	STAR
MADEB	47 19 27.75N 010 17 19.99E	STAR
MOGTI	47 23 20.33N 010 43 00.61E	SID RWY 08, SID RWY 26
NANIT	47 23 34.87N 012 20 47.17E	STAR
OBEDI	47 19 40.43N 013 19 47.09E	SID RWY 08, SID RWY 26
RW08	47 15 31.97N 011 19 54.11E	IAP RWY 08
RW26	47 15 41.82N 011 21 25.24E	IAP RWY 26

© Austro Control GmbH

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
TULSI	47 42 05.79N 011 47 19.53E	STAR
UMVEG	47 12 41.83N 011 53 47.66E	STAR
UNKEN	47 49 18.42N 012 36 03.59E	SID RWY 08, SID RWY 26
WI002	47 22 36.01N 011 49 30.01E	IAP RWY 08, IAP RWY 26, SID RWY 26
WI005	47 15 08.72N 011 16 06.82E	IAP RWY 08, IAP RWY 26, SID RWY 26
WI006	47 18 20.40N 011 05 09.80E	IAP RWY 08, IAP RWY 26, SID RWY 26
WI007	47 19 12.18N 010 58 59.94E	IAP RWY 26, SID RWY 26
WI008	47 16 38.56N 010 59 21.62E	IAP RWY 26, SID RWY 26
WI009	47 17 53.02N 010 58 34.83E	IAP RWY 26, SID RWY 26
WI103	47 16 16.49N 011 26 47.56E	IAP RWY 08, IAP RWY 26, SID RWY 26
WI501	47 15 08.72N 011 16 06.80E	SID RWY 26
WI502	47 18 20.40N 011 05 09.85E	SID RWY 26
WI505	47 15 08.72N 011 16 06.85E	SID RWY 26
WI506	47 17 24.69N 011 08 21.27E	SID RWY 26
WI507	47 18 20.40N 011 05 09.75E	SID RWY 26
WI520	47 16 22.53N 011 26 33.78E	SID RWY 08
WI521	47 18 41.52N 011 38 50.93E	SID RWY 08, SID RWY 26
WI522	47 23 47.76N 011 49 38.00E	SID RWY 08
WI528	47 15 29.00N 011 19 27.00E	SID RWY 26
WI529	47 15 42.00N 011 16 18.00E	SID RWY 26
WI531	47 15 04.00N 011 22 06.00E	SID RWY 26
WI601	47 02 04.00N 011 31 44.00E	STAR
WI610	47 23 22.41N 011 46 54.41E	IAP RWY 26
WI611	47 19 44.76N 011 40 55.80E	IAP RWY 26
WI612	47 18 21.49N 011 38 38.95E	IAP RWY 26
WI613	47 17 53.55N 011 35 47.48E	IAP RWY 26
WI614	47 15 44.57N 011 22 42.29E	IAP RWY 26
WI666	47 22 35.13N 011 45 36.39E	IAP RWY 26
WI700	47 15 30.91N 011 20 26.63E	IAP RWY 26
WI749	47 17 22.16N 010 38 42.94E	IAP RWY 08
WI751	47 18 34.91N 011 03 09.49E	IAP RWY 08
WI752	47 18 21.18N 011 05 08.91E	IAP RWY 08
WI753	47 15 18.89N 011 14 22.66E	IAP RWY 08
WI754	47 15 07.99N 011 16 12.91E	IAP RWY 08
WI755	47 15 40.17N 011 03 27.53E	IAP RWY 08
WI756	47 17 13.57N 011 15 43.43E	IAP RWY 08
WI802	47 17 46.91N 010 50 22.55E	SID RWY 26
WI810	47 17 23.71N 010 40 36.33E	IAP RWY 08

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WI811	47 17 41.19N 010 47 53.94E	IAP RWY 08
WI812	47 17 48.33N 010 50 56.30E	IAP RWY 08
WI813	47 18 04.14N 010 57 49.49E	IAP RWY 08
WI814	47 18 13.91N 011 02 13.67E	IAP RWY 08
XEBIX	47 24 00.04N 010 28 47.55E	STAR

3. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

3. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
BRENNER	BR	47 00 43N 011 29 54E	MIKE 2	M2	47 17 56N 011 39 56E
FOXTROT	F	47 17 22N 011 52 25E	MIKE 3	M3	47 14 24N 011 25 06E
GOLF	G	47 15 47N 011 17 41E	NOVEMBER 1	N1	47 23 10N 011 15 31E
HOTEL	H	47 19 48N 011 07 27E	NOVEMBER 2	N2	47 20 09N 011 10 39E
INDIA	I	47 14 10N 011 16 49E	SIERRA	S	47 10 57N 011 23 55E
KILO	K	47 12 40N 011 00 00E	WHISKEY 1	W1	47 16 40N 010 57 51E
MIKE 1	M1	47 24 10N 011 48 13E	WHISKEY 2	W2	47 17 11N 011 10 11E

4. Sonstige Landeflächen

4. Other landing areas

ART TYPE	RICHTUNG GEO TRUE BRG GEO	MAßE DER LANDEFLÄCHE (M) DIMENSIONS OF LANDING AREA (M)	TRAGFÄHIGKEIT UND OBERFLÄCHE DER LANDEFLÄCHE STRENGTH AND SURFACE OF LANDING AREA	ANMERKUNGEN REMARKS
GLD LDG AREA	NIL	350 x 50	NIL Gras / Grass	NIL

© Austro Control GmbH

LOWI AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWI AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte - ICAO	LOWI AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Type A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 08/26)	LOWI AD 2 MAP 4-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 08/26)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 08)	LOWI AD 2 MAP 9-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 08)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 26)	LOWI AD 2 MAP 9-2-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 26)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RNP RWY 26)	LOWI AD 2 MAP 9-2-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RNP RWY 26)
Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO	LOWI AD 2 MAP 11-1	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOWI AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (LOC/DME Procedure EAST)	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (LOC/DME Procedure EAST)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (Special LOC/DME Procedure EAST)	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (Special LOC/DME Procedure EAST)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (LOC R RWY 26)	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-3	Instrument Approach Chart - ICAO (LOC R RWY 26)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Y RWY 08)	LOWI AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Y RWY 08)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP E RWY 26)	LOWI AD 2 MAP 13-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP E RWY 26)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 08 (AR))	LOWI AD 2 MAP 13-3-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 08 (AR))
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 26 (AR))	LOWI AD 2 MAP 13-3-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 26 (AR))
Sichtanflugkarte - ICAO	LOWI AD 2 MAP 14-1	Visual Approach Chart - ICAO
Sichtflugkarte INNSBRUCK	LOWI AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights INNSBRUCK

LOWI AD 2.25 "VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION"

LOWI AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

RWY 08		
Instrument Flight Procedure	**Line of Minima**	**Approach Speed Category**
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

RWY 26		
Instrument Flight Procedure	**Line of Minima**	**Approach Speed Category**
RNP E RWY 26 (LPV only)	LPV	CAT A/B/C

2	**BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN**	**ROLLBAHNEN:** **B:** 23 M, Beton, PCN 62/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern **C:** 23 M, Beton, PCN 62/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern **L:** 23 M, Beton, PCN 62/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern **M:** 18 M, Beton, PCN 53/R/A/W/T, 5.0 M breite befestigte Schultern **X1:** 10 M, Gras, MTOM 2000 KG **X2:** 10 M, Gras, MTOM 2000 KG **Y:** 10 M, Gras, MTOM 2000 KG **Z:** 10 M, Gras, MTOM 2000 KG **ROLLGASSEN:** **10:** Beton, PCN 62/R/B/W/T **20:** Beton, PCN 62/R/B/W/T **30:** Bitumen, PCN 22/F/B/W/T **40:** Bitumen, PCN 53/F/A/W/T
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	**TWY:** **B:** 23 M, Concrete, PCN 62/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M **C:** 23 M, Concrete, PCN 62/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M **L:** 23 M, Concrete, PCN 62/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M **M:** 18 M, Concrete, PCN 53/R/A/W/T, paved shoulders, WID 5.0 M **X1:** 10 M, Grass, MTOM 2000 KG **X2:** 10 M, Grass, MTOM 2000 KG **Y:** 10 M, Grass, MTOM 2000 KG **Z:** 10 M, Grass, MTOM 2000 KG **TXL:** **10:** Concrete, PCN 62/R/B/W/T **20:** Concrete, PCN 62/R/B/W/T **30:** Bitumen, PCN 22/F/B/W/T **40:** Bitumen, PCN 53/F/A/W/T
3	**POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL**	Vorfeld - mittlere Höhe über Meeresspiegel 449 M (1473 FT) oder versetzte Pistenschwelle 10L 448 M (1470 FT) oder Pistenschwelle 28R 440 M (1444 FT) ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	APN - AVG ELEV 449 M (1473 FT) or DTHR 10L 448 M (1470 FT) or THR 28R 440 M (1444 FT) ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
4	**VOR KONTROLLPUNKTE**	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	**INS KONTROLLPUNKTE**	Siehe Flugplatzkarte
	INS CHECKPOINTS	See ADC
6	**ANMERKUNGEN**	Wendefläche **THR RWY 10L:** Beton, PCN 62/R/B/W/T Wendefläche **THR RWY 28R:** Beton, PCN 62/R/B/W/T
	REMARKS	Turn around area **THR RWY 10L:** Concrete, PCN 62/R/B/W/T Turn around area **THR RWY 28R:** Concrete, PCN 62/R/B/W/T

LOWK AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWK AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	**VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/ PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE**	NIL
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	

2	**PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG**	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Pistenrand - Wendeflächenrand - Wendeflächenmarkierung - Aufsetzzone und Festabstand Piste 28R - Rollbahnmittellinien - Rollbahnrand - Rollhaltpunkte - Graspistenumgrenzung - Grasrollbahnen (Dachreiter) - Zwischenhaltepositionen L1, L2, M1: Markierung gelb
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Marking aids: - RWY designation NR - THR - RCL - RWY edge - edge of turn-around areas - Turn pad marking - TDZ and F DIST RWY 28R - TWY CL - TWY edge - taxi holding positions - grass RWY boundary - grass TWY (boundary markers) - intermediate holding positions L1, L2, M1: Marking yellow
3	**HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"**	Haltebalken verfügbar. Siehe Flugplatzkarte / "Runway Guard Lights" nicht vorhanden. Die Rollhaltbefeuerung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepasst.
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	Stop bars available. See Aerodrome chart / Runway Guard Lights - NIL The stop bar lights for the runway in use will be switched on during operational hours. The intensity will be adjusted to suit the prevailing weather conditions.
4	**ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN**	NIL
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	
5	**ANMERKUNGEN**	NIL
	REMARKS	

LOWK AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

LOWK AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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	
siehe Flugplatzhinderniskarte see Aerodrome Obstacle Chart						

© Austro Control GmbH

LOWK AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOWK AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST**	MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT
	ASSOCIATED MET OFFICE	
2	**DIENSTSTUNDEN / WETTERDIENST AUßERHALB DER DIENSTSTUNDEN**	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 AUSRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN**	Wetterradar- und Satellitenbildinformationen WXR/APT, Blitzdaten
	SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	Weatherradar 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.)	

LOWK AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWK AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

KENNZAHLEN PISTE NUMMER DESIGNATIONS RWY NR	PISTENRICHTUNG TRUE BRG GEO	MAßE DER PISTE (M) DIMENSIONS OF RWY (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	SCHWELLEN-KOORDINATEN PISTENEND-KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG-PISTEN ÜBER MSL (M) THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
10L	106.28	2720 x 45	RWY: PCN 62/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL	46 38 43.58N 014 19 23.54E DER: 46 38 20.69N 014 21 17.23E GUND: 48	448	-0.30%
28R	286.30	2720 x 45	RWY: PCN 62/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL	46 38 20.70N 014 21 17.24E DER: 46 38 45.39N 014 19 14.51E GUND: 48	440	0.30%
10R	106.00	710 x 25	RWY: MTOM 2000 KG Gras / Grass SWY: NIL	46 38 37.75N 014 19 17.24E GUND: 48	447	NIL
28L	286.00	710 x 25	RWY: MTOM 2000 KG Gras / Grass SWY: NIL	46 38 33.11N 014 19 40.31E GUND: 48	445	NIL

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER DESIGNATIONS RWY NR	AUSMAß DER STOPPFLÄCHE (M) SWY DIMENSIONS (M)	AUSMAß DER FREIFLÄCHE (M) CWY DIMENSIONS (M)	AUSMAß DES PISTENSTREIFENS (M) STRIP DIMENSIONS (M)	AUSMAß DER PISTENENDSICHER-HEITSFLÄCHE (M) RESA DIMENSIONS (M)	AUFFANGVOR-RICHTUNG DER PISTE RAG	HINDERNISFREIE ZONE OFZ
1	8	9	10	11	12	13
10L	NIL	60 x 150	2840 x 300	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
28R	NIL	NIL	2840 x 300	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
10R	NIL	NIL	830 x 60	NIL	NIL	NIL
28L	NIL	NIL	830 x 60	NIL	NIL	NIL

© Austro Control GmbH

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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	KFT	113.100 MHZ (CH78X)	H24	DME: 46 35 51.87N 014 33 44.49E DVOR: 46 35 51.31N 014 33 44.36E	694.4 M / 2278 FT	NIL	283° MAG, 8.94 NM zu THR RWY 28R; Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach NW; 1. Unzuverlässig im Sektor 050°-080° zwischen 19 NM und 22 NM unter 11500 FT AMSL; Im betroffenen Bereich ist das VOR GRZ (116.20 MHZ) zu verwenden! 2. Zwischen 000°-360° und von 10 NM bis zu 35 NM können Kurssignalstörungen wahrgenommen werden, welche eine Warnanzeige von bis zu 20 Sekunden in verschiedenen Höhen und Entfernungen verursachen; Das Überfliegen der Station hat durch Überprüfung der DME-Anzeige zu erfolgen! Anmerkung: Das Instrumentenanflugverfahren ILS 28R ist durch diese Störungen nicht betroffen! 283° MAG, 8.94 NM to THR RWY 28R; Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to NW; 1. Unreliable in sector 050°-080° between 19 NM and 22 NM below 11500 FT AMSL; VOR GRAZ (116.20 MHZ) shall be used in this area! 2. BTN 000°-360° and FM 10 NM up to 35 NM course signal interruptions causing flag alarm up to 20 seconds may be experienced at different ALT and DIST; Station passage shall be confirmed by DME-indications! Remark: The instrument approach procedure ILS 28R is not affected by these interruptions!

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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
L (4°E / JAN 2022)	KI	313 KHZ	H24	46 38 00.68N 014 22 56.57E	NIL	NIL	283° MAG, 1.2 NM zu Schwelle Piste 28R; Reichweite 25 NM. 283° MAG, 1.2 NM to THR RWY 28R; Range 25 NM.
LOC 28R (4°E / JAN 2022) CAT III/E/4	OEK	110.100 MHZ	H24	46 38 48.03N 014 19 01.44E	NIL	NIL	LOC course 282° MAG
DME 28R	OEK	CH38X	H24	46 38 18.62N 014 21 00.16E	447.6 M / 1469 FT	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 28R		334.400 MHZ	H24	46 38 18.91N 014 21 00.64E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 17.1 M / 56 FT
DME	VIW	CH76X	H24	46 41 46.86N 013 54 53.61E	1918.6 M / 6295 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E10A (RWY 10L)	1575.42 MHZ (CH95190) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 46 38 43.58N 014 19 23.54E	496.0 M / 1627 FT	NIL	NIL

© Austro Control GmbH

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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
SBAS	EGNOS E28A (RWY 28R)	1575.42 MHZ (CH42247) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 46 38 20.70N 014 21 17.24E	488.0 M / 1601 FT	NIL	NIL

LOWK AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

1.1. Der Segelflug- und Fallschirmspringerbetrieb ist auf der unbefestigten Bewegungsfläche im südlichen Bereich des Flugplatzes durchzuführen. Eine Information darüber erfolgt via ATIS LOWK (FREQ: 126,330 MHz oder Tel. Nr.: +43 5 1703 6831).

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

1.2.1. 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.

1.2.2. 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.

LOWK AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

1.1. Glider flying and parachute jumping activity permitted on the unpaved movement area in the southern part of the aerodrome only. Information regarding glider flying and parachute jumping activity will be broadcasted via ATIS LOWK (FREQ: 126,330 MHz or phone number +43 5 1703 6831).

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

1.2.1. 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.

1.2.2. 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.

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

1.2.2.2. 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.

1.2.3. Folgende kontrollierte Flüge müssen vor der Aufgabe des ATC Flugplanes mit der ATC Stelle Klagenfurt (Telefonnummer +43 5 1703 6812) koordiniert werden:

- IFR Flüge: wenn (mehrere) Anflüge bzw. Fehlanflüge zu Übungszwecken, Warterunden, Verfahrenskurven oder Platzrunden in LOWK bzw. Airwork im Zuständigkeitsbereich Klagenfurt (z.B.: KFT - MOKEG - VIW) geplant sind;

- VFR Flüge: Alleinflüge von Flugschülern ohne einen befugten Zivilfluglehrer am Doppelsteuer (§ 32 Abs. 1 LVR 2014), Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen (SERA.3220);
- Sonstige Flüge im Zuständigkeitsbereich LOWK mit einem speziellen Flugprogramm: Dazu zählen jedenfalls Arbeitsflüge (Art. 2 Z 12 VO (EU) 923/2012 [SERA-Verordnung]) sowie Flüge wie zum Beispiel Kunstflüge (§ 15 LVR 2014), Fallschirmabsprünge (§ 12 LVR 2014) sowie alle anderen Flüge mit speziellem Programm.

Anmerkung: Bestehen Zweifel, ob eine Koordination gemäß den oben angeführten Regeln erforderlich ist, so soll der verantwortliche Pilot sich mit der ATC Stelle LOWK in Verbindung setzen.

Anmerkung: Das Nichteinhalten des oben beschriebenen Verfahrens kann zu signifikanten Verspätungen oder dem Ablehnen des beantragten Programms durch die ATC Stelle LOWK führen.

1.2.4. Simulierte Schlechtwetterverfahren

1.2.4.1. 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.

1.2.4.2. Die Verfahren bei geringer Sicht gemäß LOWK 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.

1.2.2.1. 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.

1.2.2.2. 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.

1.2.3. The following controlled flights shall be coordinated with the ATC unit Klagenfurt (telephone number +43 5 1703 6812) prior to the submission of an ATC flight plan:

- IFR flights: if (multiple) approaches or missed approaches are planned for training purposes, holding patterns, procedure turns or traffic patterns in LOWK or airwork in the area of responsibility of the ATC unit LOWK (e.g.: KFT - MOKEG - VIW);
- VFR flights: Solo flights by student pilots without a qualified flight instructor on board (§ 32 Para. 1 LVR 2014), Simulated instrument flights (SERA.3220);

- Other flights in the area of responsibility of LOWK with a special program: Such flights include but are not limited to flights conducting aerial work (Art. 2 (12) Regulation (EU) 923/2012 [SERA-Regulation]) as well as flights conducting aerobatics (§ 15 LVR 2014), parachute activity (§ 12 LVR 2014) as well as all other flights with a special program.

Remark: If there is any doubt as to whether coordination is required in accordance with the above described regulations, the pilot-in-command should contact the ATC unit LOWK.

Remark: Failure to comply with the above described procedure may result in significant delays or denial of the requested program by the ATC unit LOWK.

1.2.4. Simulated All-weather operations

1.2.4.1. 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.

1.2.4.2. The low-visibility procedures according LOWK AD 2.22 will be applied only if traffic permits. ILS signals can be disturbed by departing or preceding landing traffic.

© Austro Control GmbH

2. ANKOMMENDER IFR VERKEHR

2.1. Ankommende IFR Flüge haben, sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard Arrival Route (siehe LOWK AD 2 MAP 11-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. RNAV Transitions oder Radar-kursführung wird seitens ATC pistenabhängig freigegeben.

3. VERFAHREN BEI FUNKAUSFALL

3.1. Flüge, die 'RNAV Transitions' fliegen können, haben wie folgt zu verfahren:

3.1.1. squawk 7600

3.1.2. wenn die Betriebspiste bekannt ist:
- Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach MOKEG und in die Warterunde MOKEG ein (MNM 8000 FT MSL)
- Sinken Sie auf 8000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR)
- Fortsetzung des Fluges entlang der 'RNAV Transition' bis zum Beginn des IAP der Betriebspiste
- Sinkflug entlang der 'RNAV Transition' auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. 'RNAV Transition' Karte)

- Führen Sie das IAP zur Betriebspiste aus und landen Sie auf der Betriebspiste

3.1.3. wenn die Betriebspiste nicht bekannt ist, wählen Sie in Abhängigkeit des aktuellen Wetterberichts oder der Vorhersage aus folgenden Verfahren:
- bei Windstille, West-, Süd-, Südwest-, Nord- und Nordwestwind:
  - Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach MOKEG und in die Warterunde MOKEG ein (MNM 8000 FT MSL)
  - Sinken Sie auf 8000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR)
  - Fortsetzung des Fluges entlang der 'RNAV Transition' bis zum Beginn des IAP der Piste 28R
  - Sinkflug entlang der 'RNAV Transition' auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. 'RNAV Transition' Karte)

  - Führen Sie das IAP zur Piste 28R aus und landen Sie auf Piste 28R

- bei Ost-, Südost- und Nordostwind:
  - Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach MOKEG und in die Warterunde MOKEG ein (MNM 8000 FT MSL)
  - Sinken Sie auf 8000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR)
  - Fortsetzung des Fluges entlang der 'RNAV Transition' bis zum Beginn des IAP der Piste 10L
  - Sinkflug entlang der 'RNAV Transition' auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. 'RNAV Transition' Karte

2. ARRIVING IFR FLIGHTS

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

3. RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

3.1. Flights able to perform RNAV transition shall proceed as follows:

3.1.1. squawk 7600

3.1.2. if RWY in use is known:
- proceed at the last cleared level to MOKEG and enter the holding (MNM 8000 FT MSL)

- descend to 8000 FT MSL (QNH according FCST or METAR)
- proceed according RNAV transition to the relevant IAP of the runway in use
- while performing the RNAV transition, descend to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map)
- perform IAP and land on the runway in use

3.1.3. if the runway in use is NOT known choose the following procedures according WX forecast or actual WX report:

- in case of calm winds or winds from west, south, southwest, north and northwest:
  - proceed at the last cleared level to MOKEG and enter the holding (MNM 8000 FT MSL)

  - descend to 8000 FT MSL (QNH according FCST or METAR)
  - proceed according RNAV transition to the relevant IAP of RWY 28R
  - while performing the RNAV transition, descend to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map)
  - perform IAP to RWY 28R and land on RWY 28R

- in case of winds from east, southeast and northeast:
  - proceed at the last cleared level to MOKEG and enter the holding (MNM 8000 FT MSL)

  - descend to 8000 FT MSL (QNH according FCST or METAR)
  - proceed according RNAV transition to the relevant IAP of RWY 10L
  - while performing the RNAV transition, descend to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map)

- ○ Führen Sie das IAP zur Piste 10L aus und landen Sie auf Piste 10L

3.2. Flüge, die KEINE 'RNAV Transitions' fliegen können, haben wie folgt zu verfahren:

3.2.1. squawk 7600

- Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach KFT NDB und in die Warterunde KFT NDB ein (MNM 8500 FT MSL)
- Sinken Sie auf 8500 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR)
- Führen Sie ein IAP aus (NDB RWY 28R lt. Instrument Approach Chart) und landen Sie auf Piste 28R. Wenn es die Windverhältnisse notwendig machen, führen Sie einen 'Circling Approach' auf die Piste 10L aus und landen Sie auf Piste 10L

3.3. Funkausfall während des Standard-Durchstartverfahrens:

3.3.1. squawk 7600
- Nach Beendigung des Verfahrens fliegen Sie in die Warterunde (MOKEG bzw. KI) ein
- Führen Sie ein IAP entsprechend den Windverhältnissen aus
- Landen Sie auf Piste 10L oder 28R

4. GEWITTER MIT BLITZTÄTIGKEIT

4.1. Die Abfertigung wird im Fall von Blitztätigkeit innerhalb von 3 NM um den Flugplatzbezugspunkt eingestellt. Die Luftfahrzeugbesatzung wird via ATIS bzw. RTF informiert. Ein „Follow Me“-Fahrzeug zur Parkposition ist verfügbar.

5. CHEMISCHE ENTEISUNG

5.1. Die chemische Enteisung ist limitiert bis zu einer Breite von 40 M auf der Piste 10L/28R und 15 M auf Rollbahnen. Die Streuung folgt den Mittellinienmarkierungen. Rollende Luftfahrzeuge sollen beim Zurollen bzw. Verlassen der Piste nicht von der Pistenmittellinienmarkierung und -befeuerung abweichen.

LOWK AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

1. Vorzugsweise Pistenrichtung
Zwecks Minderung des Fluglärms soll vorzugsweise auf der Piste 28R gelandet und von der Piste 10L gestartet werden (IFR und VFR Flüge).

1.1. Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorie "LIGHT" sind von diesem Lärmminderungsverfahren zur Gänze ausgenommen.

1.2. Zwecks Minderung des Fluglärms beträgt die Platzrundenhöhe 3000 FT AMSL.

- ○ perform IAP to RWY 10L and land on RWY 10L

3.2. Flights unable to perform RNAV transition shall proceed as follows:

3.2.1. squawk 7600

- proceed at the last cleared level to KFT NDB and enter the KFT NDB holding (MNM 8500 FT MSL)

- descend to 8500 FT MSL (QNH according FCST or METAR)
- perform IAP (NDB RWY 28R see Instrument Approach Chart) and land on RWY 28R.
  If wind conditions do require, perform a circling approach to RWY 10L and land on RWY 10L

3.3. COM-Failure during execution of the standard missed approach procedure:

3.3.1. squawk 7600
- after completion of the procedure enter the holding (MOKEG or KI)
- perform IAP according to the wind conditions

- land on RWY 10L or 28R

4. THUNDERSTORM WITH LIGHTNING ACTIVITY

4.1. Dispatch will be discontinued in case of lightning activity within 3 NM around airport reference point. Flight crew will be informed via ATIS or RTF. ‘Follow Me’ guidance to parking stand is available.

5. CHEMICAL DE-ICING

5.1. Chemical de-icing is limited to the width of 40 M on RWY 10L/28R and 15 M on taxiways. It is following centreline markings. Taxiing aircraft are requested to follow exactly centreline markings and lights while entering and leaving the runway.

LOWK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Preferential runway system
To minimize noise landing on RWY 28R and take-off from RWY 10L shall be performed (IFR and VFR flights) whenever possible.

1.1. Aircraft of wake turbulence category "LIGHT" are totally exempted from this noise abatement procedure.

1.2. For the purpose of noise abatement the traffic pattern altitude is 3000 FT AMSL.

© Austro Control GmbH

2. Entsprechend der österreichischen "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005" (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhanges 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

LOWK AD 2.22 FLUGVERFAHREN

Ankommende Instrumentenflüge sollen ihren Flug nach dem auf der Karte "Standard Instrument Arrival Routes" (Teil AD 2.24) dargestellten Streckenschema planen.

1. RADARGEFÜHRTE INSTRUMENTENFLÜGE IN DER TMA LOWK 1-4

1.1. Innerhalb der TMA LOWK 1-4 werden – soweit erforderlich – Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWK AD 2.18) bis zum Endanflug der verlautbarten Anflugverfahren radargeführt. Bei Ausübung der Radarkursführung im Anfangs- und Zwischenanflugteil des jeweiligen Anflugverfahrens, werden Mindestflughöhen, welche Hindernisse innerhalb von 3 NM beiderseits des Kurses berücksichtigten, eingehalten.

2. INSTRUMENTEN-ANFLUGVERFAHREN

2.1. Die Instrumenten-Anflugverfahren zur Piste 10L und zur Piste 28R sowie ein Circling-Verfahren zur Piste 10L sind im Teil AD 2.24 enthalten.
Der Einflug in ein Instrumentenanflugverfahren ist nur auf den verlautbarten Anflugkursen und Radialen zulässig.

3. IFR-ABFLÜGE

3.1. Wegen des gebirgigen Geländes in der Umgebung des Flughafens sowie der ungewöhnlich hohen Mindestflughöhen auf den ATS-Strecken ist eine sorgfältige Berechnung aller Abflug-Parameter und des Steiggradienten erforderlich.
Auf keinen Fall darf in eine Warterunde unterhalb der verlautbarten Mindestflughöhe eingeflogen werden.

4. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWK UND IN DER TMA LOWK 1-4

(Anweisungen sind einzuhalten)
(Siehe Sichtflugkarte 1 : 250 000 LOWK AD 2 MAP 14-2)

4.1. Anflüge

4.1.1. Die Anflugsektoren 'North' bzw. 'West' enden in den jeweiligen Warterunden (Standardwarterunde mit Linkskurven). Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

4.1.2. Anflüge vom Osten sollen über die Punkte E1 und E2 zum VFR-Sektor 'North' geführt werden.

2. According to the Austrian ordinance "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV-2005" (BGBl. II NR 425/2005) the following is applicable:
Approaches and departures to/from Austrian civil aerodromes are only permitted to be performed by subsonic jet aeroplanes if the produced noise does not exceed at least the noise limits specified in chapter 3 of ICAO Annex 16, Vol I.

LOWK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

Arriving IFR flights shall plan their flight according to the routing depicted on the chart "Standard Instrument Arrival Routes" (see part AD 2.24).

1. RADAR SERVICE FOR IFR ARRIVALS WITHIN TMA LOWK 1-4

1.1. Within the TMA LOWK 1-4 during the operational hours of the radar approach unit (see LOWK AD 2.18) IFR flights will be – if necessary – radar vectored to the final approach track of the published approach procedures. When aircraft are radar vectored within the initial and the intermediate approach segment of the applicable IAP, the minimum radar vectoring altitudes applied, consider obstacles within 3 NM on either side of the track.

2. INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

2.1. Instrument approach procedures to RWY 10L and to RWY 28R and a prescribed circling procedure to RWY 10L are provided and included in part AD 2.24.
Entry into an instrument approach procedure is restricted to the published inbound tracks and radials.

3. IFR DEPARTURES

3.1. Due to mountainous terrain in the vicinity of the airport and unusual high en-route minimum flight altitudes a careful calculation of the take-off parameters and the aircraft climb gradient is essential.
In no case enter a holding pattern below the published minimum holding altitude.

4. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWK AND WITHIN TMA LOWK 1-4

(Comply with instructions)
(See VFR chart 1 : 250 000 LOWK AD 2 MAP 14-2)

4.1. Approaches

4.1.1. Arrival sectors 'North' and 'West' end in the respective holding patterns (Standard Pattern with left turns). For further approach hold there if not received an approach or landing clearance previously.

4.1.2. Approaches from the east should be conducted via the points E1 and E2 to the VFR sector 'North'.

4.1.3. Aus Lärmschutzgründen sollen die in der Sichtflugkarte verlautbarten maximalen Flughöhen für die Einflugsektoren so lange wie möglich gehalten werden.

4.1.4. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einen nicht kontrollierten Flugplatz auszuweichen. Ist dies nicht möglich, ist über die Punkte N2 und N3 einzufliegen und auf Lichtsignale in der Warterunde zu warten.

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

Anmerkung: Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung ist der Transponder auf A 7600 zu schalten.

4.2. Abflüge

4.2.1. Bei Abflügen auf den Pisten 10L und 10R über die Sichtflugstrecke SIERRA bzw. den Sichtflugsektor NORTH ist aus Lärmschutzgründen, sofern von ATC nicht anders angewiesen, erst nach dem Passieren der Görtschitztal-Bundesstraße bzw. des „METRO"-Marktes nach rechts bzw. links zu drehen.
Nach dem Verlassen der CTR über SIERRA achten Sie auf Hängegleiter- und Paragleiterverkehr im Bereich „RADSBERG".

4.2.2. Aus Lärmschutzgründen sollen die in der Sichtflugkarte verlautbarten maximalen Flughöhen für die Abflugstrecken/-sektoren sobald wie möglich erreicht werden.

4.3. Transitflüge

4.3.1. Transitflüge werden entsprechend der Verkehrslage freigegeben.

4.4. NORDO Flüge

4.4.1. NORDO Anflüge dürfen nur über die Punkte N2 und N3 und nur nach telefonischer Freigabe durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die CTR ist anzugeben und darf um nicht mehr als 10 Minuten überschritten werden; ansonsten erlischt die Freigabe.

4.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

4.5. Temporäre zivile Luftraumreservierung (TRA) - TRA Feldkirchen

4.5.1. TRA Feldkirchen: Aktivierung erfolgt nach telefonischer Anmeldung bei TWR LOWK – abhängig von der Verkehrssituation – durch den Flugplatz Feldkirchen. Bekanntmachung der Aktivierung durch ATIS Klagenfurt auf (126.330). Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart.

4.5.2. TRA Gerlitzen: Aktivierung erfolgt nach telefonischer Anmeldung bei TWR LOWK - abhängig von der Verkehrssituation - durch den Flugplatz Feldkirchen. Bekanntmachung der Aktivierung durch ATIS Klagenfurt auf (126.330). Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart.

4.1.3. Published maximum flight altitudes for entry sectors according VFR chart should be kept as long as possible for noise abatement reasons.

4.1.4. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance, divert to an uncontrolled aerodrome. If unable, proceed via points N2 and N3 and hold in the holding pattern awaiting light signals.

4.1.5. 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.

Remark: In case of radio communication failure the pilot shall squawk A 7600.

4.2. Departures

4.2.1. Departures on RWY 10L and 10R via VFR-route SIERRA or VFR-sector NORTH shall, unless otherwise instructed by ATC, initiate right/left turn for noise abatement reasons after having passed Görtschitztal-Street or 'METRO'-market.

After leaving the CTR via SIERRA caution on hang glider- and para glider traffic in the area of 'RADSBERG'.

4.2.2. Published maximum flight altitudes for exit routes/sectors according VFR chart should be reached as soon as possible for noise abatement reasons.

4.3. Transitflights

4.3.1. Transitflights will be cleared if traffic situation permits.

4.4. NORDO Flights

4.4.1. NORDO-approaches may be executed only via the VFR points N2 and N3, 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.

4.4.2. NORDO-transitflights are not permited.

4.5. Temporary reserved airspace (TRA) – TRA Feldkirchen

4.5.1. TRA Feldkirchen: Activation on request - depending on traffic situation - by Feldkirchen aerodrome. Announcement of activation via ATIS Klagenfurt (126.330). Operational procedures are published by AIC, series B.

4.5.2. TRA Gerlitzen: Activation on request - depending on traffic situation - by Feldkirchen aerodrome. Announcement of activation via ATIS Klagenfurt (126.330). Operational procedures are published by AIC, series B.

© Austro Control GmbH

4.6. Sonstiges

4.6.1. Motorschulflüge und Segelschleppflüge haben die besonderen lokalen Lärmminderungsverfahren zu beachten. Die grafische Darstellung der Verfahren (Schulplatzrunde Nord - Vermeidung des Überfliegens von Ortschaften nördlich des Flughafens, sowie Ausmaße der Segelfluggebiete) liegen im Self-Briefing Bereich (GAC) auf.

4.6.2. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Klagenfurt ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

4.7. Besonderer Hinweis

4.7.1. Die Flugverkehrskontrollstelle muss unverzüglich informiert werden, wenn - aufgrund von z.B.: schlechten Wetterbedingungen oder dem hügeligen Gelände rund um den Flughafen - erteilte Freigaben oder Anweisungen nicht eingehalten werden können.

4.6. Miscellaneous

4.6.1. Training flights and glider towing flights shall observe the special local noise abatement procedures. Graphical illustration of procedures (traffic circuit NORTH for training and avoidance of populated areas - as well as the dimensions of the glider areas) are available within the Self-Briefing Area (GAC).

4.6.2. Outside duty hours of air traffic control unit Klagenfurt pilots shall contact Wien ACC/FIC for clearance.

4.7. Special Advice

4.7.1. If pilots are unable to comply with clearances or instructions (e.g. MET-Conditions, hilly terrain around the airport), ATC shall be informed immediatly.

5. ILS CAT II & III PROCEDURE RWY 28R GUIDELINES

5.1. Purpose and Scope

5.1.1. As this ILS CAT II / III approach procedure contains a NON ICAO STANDARD missed approach (higher than normal CAT II / III missed approach climb gradients), detailed familiarization of the flight crew is required.
Special authorization by Austro Control GmbH is no longer necessary.
The corresponding documentation about landing mass limitations due to required performance limitations for the corresponding aircraft type need to be carried on board in a form which allows simple use.

5.2. Missed approach requirements

5.2.1. It is necessary to achieve the following straight climb gradients (until reaching the turning point (TP)) with respect to the applicable DH. After the TP the standard missed approach climb gradient of 2,5% is required.

DH	MISSED APPROACH CLIMB ONE ENGINE OUT	REMARKS
50 FT	4,7%	CAT III
100 FT	4,5%	CAT II
120 FT	4,4%	
140 FT	4,3%	
160 FT	4,2%	

5.2.2. The required climb gradient shall be achieved with all engines operating or one engine inoperative in approach climb configuration at the pressure altitude of 2500 FT MSL and for the actual OAT, with Anti-Ice **ON** corrections to be considered according to the applicable AFM.

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

6. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

6.1. Einleitung

6.1.1. 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).

6.1.2. Die ATC-Verfahren bei geringer Sicht (LVP) treten entsprechend den nachfolgend beschriebenen Wetterverhältnissen in Kraft. Ein Vermeiden von Störungen der ILS-Signale erfolgt normalerweise durch das Anwenden entsprechender Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

6. LOW VISIBILITY PROCEDURES

6.1. Introduction

6.1.1. ATC applies special safeguards and procedures for Low Visibility Operations that will become effective in relation to specified weatherconditions. 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).

6.1.2. ATC-Low Visibility Procedures (LVP) will become effective in relation to weather conditions as specified below. 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	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 800 M und / oder Hauptwolkenuntergrenze / Vertikalsicht weniger als 300 FT
APPLICATION	RVR for Touchdownzone (TDZ) less than 800 M and / or ceiling / vertical visibility less than 300 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)
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landefreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt.
METEOROLOGICAL INFORMATION	Together with the approach clearance the actual RVR values will be transmitted; together with the landing clearance the actual 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.

6.1.2.1. Start bei geringer Sicht

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

6.1.2.1. Low Visibility Take-Off

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

© Austro Control GmbH

6.1.2.2. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

6.1.2.2.1. 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 II
Teilen des **ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS**	keine Auswirkung
ROLLHALTBEFEUERUNG	keine Auswirkung

6.1.2.2.2. 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.

LOWK AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Störche im Flughafenbereich. Besonders im Anflugsektor Piste 10L. Vorsicht geboten!

2. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren

6.1.2.2. Information regarding Malfunction and Downgrading of the Approach Procedure

6.1.2.2.1. During approach, immediately after occurence 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 II
elements of the **APPROACH LIGHTING SYSTEM**	no effect
STOPBAR LIGHTS	no effect

6.1.2.2.2. 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).

LOWK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Storks at the AD. Especially APP sector RWY 10L. CTN advised!

2. Designated points - Instrument flight procedures

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ABIRI	46 45 45.01N 014 58 03.26E	SID RWY 10L, SID RWY 28R, STAR
ARNOS	46 32 28.52N 013 34 09.52E	STAR
BERTA	46 26 58.95N 014 37 30.85E	SID RWY 10L, SID RWY 28R, STAR
DIPSA	46 36 34.58N 014 55 20.08E	STAR
EVAXI	46 46 36.00N 013 31 11.00E	STAR
INGID	47 16 06.73N 013 41 06.67E	SID RWY 10L, SID RWY 28R
KLAGY	46 30 51.48N 014 46 30.61E	SID RWY 10L, SID RWY 28R, STAR
MOKEG	46 38 00.64N 014 22 56.50E	IAP RWY 10L, IAP RWY 28R, RNAV transition RWY 10L, RNAV transition RWY 28R, STAR
REKTI	46 35 04.34N 013 53 50.81E	SID RWY 10L, SID RWY 28R
RW10L	46 38 43.58N 014 19 23.54E	IAP RWY 10L
RW28R	46 38 20.70N 014 21 17.24E	IAP RWY 28R

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
TISMA	46 54 31.73N 014 09 34.66E	STAR
VILAK	46 41 47.01N 013 54 52.72E	SID RWY 10L, SID RWY 28R
WK503	46 38 01.48N 013 46 13.10E	STAR
WK610	46 37 15.91N 014 26 37.61E	SID RWY 10L
WK611	46 49 45.76N 014 16 59.49E	SID RWY 10L
WK612	46 40 02.91N 014 13 05.71E	SID RWY 10L, SID RWY 28R
WK614	46 50 34.15N 014 03 13.63E	SID RWY 28R
WK802	46 42 15.74N 014 01 40.08E	IAP RWY 10L
WK804	46 43 06.83N 013 57 21.35E	IAP RWY 10L, STAR
WK806	46 45 55.48N 014 09 26.00E	IAP RWY 10L, RNAV transition RWY 10L, STAR
WK807	46 43 31.37N 014 08 25.30E	IAP RWY 10L
WK808	46 41 07.36N 014 07 24.72E	IAP RWY 10L
WK809	46 40 40.94N 014 09 37.39E	IAP RWY 10L
WK810	46 40 03.92N 014 12 42.83E	IAP RWY 10L
WK812	46 34 36.18N 014 40 00.39E	IAP RWY 10L
WK820	46 40 31.11N 014 10 26.74E	IAP RWY 28R
WK822	46 43 46.66N 014 53 10.72E	STAR
WK824	46 41 05.85N 014 46 34.65E	IAP RWY 10L, IAP RWY 28R, STAR
WK825	46 38 19.33N 014 39 46.10E	STAR
WK827	46 35 51.30N 014 33 44.35E	IAP RWY 28R, RNAV transition RWY 28R, STAR
WK830	46 42 48.45N 014 24 59.21E	IAP RWY 10L, RNAV transition RWY 10L, RNAV transition RWY 28R
WK831	46 40 05.54N 014 38 34.33E	RNAV transition RWY 28R
WK832	46 35 17.79N 014 36 31.46E	RNAV transition RWY 28R
WK833	46 36 55.94N 014 28 16.80E	IAP RWY 28R

3. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

3. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
E1	E1	46 42 16N 014 43 38E	SIERRA	S	46 34 50N 014 23 00E
E2	E2	46 43 43N 014 31 35E	W1	W1	46 36 36N 014 03 07E
N1	N1	46 45 06N 014 06 37E	W2	W2	46 32 51N 014 15 44E
N2	N2	46 46 10N 014 23 16E	W3	W3	46 37 09N 014 15 09E
N3	N3	46 40 50N 014 20 46E			

© Austro Control GmbH

3	**HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"**	Haltebalken verfügbar Runway Guard Lights: NIL TWY Z: unregeläßige Anordnung der Haltebalken-Feuer Die Rollhaltbefeuerung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepasst.
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	stop bars AVBL Runway Guard Lights: NIL TWY Z: irregular spacing of stop bar lights The stop bar lights for the runway in use will be switched on during operational hours. The intensity will be adjusted to suit the prevailing weather conditions.
4	**ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN**	Haltepunkte auf Zufahrtsstraßen zur Piste, weiße Markierung, optische Barriere, Beschilderung, keine Befeuerung
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	Road holding positions, marking white, visual barrier, signs, no lights
5	**ANMERKUNGEN**	Aimingpointmarkierung gegenüber der Aufsetzzonenmarkierung um 4.5 M nach außen versetzt; 2 M hohe Buchstaben der Information Markierung TWY V; Entfernung der verlängerten Markierung der TL CL über eine Entfernung von 60 M parallel zur RWY CL Markierung 1.5 M
	REMARKS	Aiming point marking offset 4.5 M outwards from touchdown zone marking; characters of 2 M in height on information Marking TWY V; distance of extended TL CL marking for a distance of 60 M parallel to RWY CL marking 1.5 M

LOWL AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

LOWL AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

OBST ID / BEZEICHNUNG **OBST ID / DESIGNATION**	**ART DES HINDERNISSES** **OBST TYPE**	**OBST PSN**	**MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT)** **ELEV (FT)** **HGT (FT)**	**TAGESKENN-ZEICHNUNG** **ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG** **MARKING** **TYPE AND COLOUR OF LGT**
a	b	c	d	e
siehe Flugplatzhinderniskarte see Aerodrome Obstacle Chart				

LOWL AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOWL AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST** **ASSOCIATED MET OFFICE**	MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT
2	**DIENSTSTUNDEN WETTERDIENST AUßERHALB DER DIENSTSTUNDEN** **HOURS OF SERVICE MET OFFICE OUTSIDE HOURS**	H24
3	**ZUSTÄNDIGE STELLE FÜR DIE TAF ERSTELLUNG/ GÜLTIGKEITSDAUER** **OFFICE RESPONSIBLE FOR TAF PREPARATION/ PERIODS OF VALIDITY**	MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT / 24HR
4	**ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL** **TREND FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE**	TREND (TR), während der Öffnungszeiten 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 AUSRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN**	Wetterradar- und Satellitenbildinformationen WXR/APT, Radiosonden, Blitzdaten
	SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	Weather radar and satellite information WXR/APT, radiosonde, 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.)	

LOWL AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWL AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

KENNZAHLEN PISTE NUMMER **DESIGNATIONS RWY NR**	**PISTENRICHTUNG** **TRUE BRG GEO**	**MAßE DER PISTE (M)** **DIMENSIONS OF RWY (M)**	**TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE** **STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY**	**SCHWELLEN-KOORDINATEN PISTENEND-KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE** **THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)**	**SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG-PISTEN ÜBER MSL (M)** **THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)**	**NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE** **SLOPE OF RWY-SWY**
1	2	3	4	5	6	7
08	087.03	3000 x 60	RWY: PCN 57/F/A/ W/T Bitumen Rutschfeste Gemischtbauweise / Anti-skid composite construction SWY: NIL	48 13 57.49N 014 10 14.51E GUND: 45	298.2	-0.20%

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

© Austro Control GmbH

KENNZAHLEN PISTE NUMMER DESIGNATIONS RWY NR	PISTENRICHTUNG TRUE BRG GEO	MAßE DER PISTE (M) DIMENSIONS OF RWY (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	SCHWELLEN-KOORDINATEN PISTENEND-KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG-PISTEN ÜBER MSL (M) THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
26	267.05	3000 x 60	RWY: PCN 57/F/A/ W/T Bitumen Rutschfeste Gemischtbauweise / Anti-skid composite construction SWY: NIL	48 14 01.84N 014 12 20.32E GUND: 45	293.6	0.20%

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER DESIGNATIONS RWY NR	AUSMAß DER STOPPFLÄCHE (M) SWY DIMENSIONS (M)	AUSMAß DER FREIFLÄCHE (M) CWY DIMENSIONS (M)	AUSMAß DES PISTENSTREIFENS (M) STRIP DIMENSIONS (M)	AUSMAß DER PISTENENDSICHER-HEITSFLÄCHE (M) RESA DIMENSIONS (M)	AUFFANGVOR-RICHTUNG DER PISTE RAG	HINDERNISFREIE ZONE OFZ
1	8	9	10	11	12	13
08	NIL	60 x 150	3120 x 300	90 x 120	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
26	NIL	NIL	3120 x 300	90 x 120	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

KENNZAHLEN PISTE NUMMER DESIGNATIONS RWY NR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	14
08/26	Schwelle Piste 08 um 250 M pisteneinwärts versetzt, Schwelle Piste 26 um 150 M pisteneinwärts versetzt. Entlang der Pistenränder 10 M breite befestigte Schultern. Negative Hindernisse nicht angerampt. Keine Wendeflächen vorhanden. Pistentyp Piste 08: Instrument CAT I. Pistentyp Piste 26: Instrument CAT III. DTHR RWY 08 displaced by 250 M inward, DTHR RWY 26 displaced by 150 M inward. Along RWY edges paved shoulders, WID 10 M. Buried objects not chamfering. No turning pads AVBL. RWY type RWY 08: Instrument CAT I. RWY type RWY 26: Instrument CAT III.

LOWL AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWL 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
08	3000	3060	3000	2750	NIL
26	3000	3000	3000	2850	NIL

LOWL AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWL AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN THR LGT COLOUR WINGBARS	ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
08	PALS (ICAO-Standard, CAT I), 900 M, mit Blitzfeuern von 900 M bis 300 M vor versetzter Schwelle Piste 08 und Schwellenkennfeuern; in 5 Stufen regelbar. PALS (ICAO-standard, CAT I), 900 M, with FLG LGT FM 900 M to 300 M BFR DTHR RWY 08 and THR-IDENT LGT; adjustable in 5 stages.	grün (Unterflurfeuer) G (SFC LGT)	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 50.8 FT PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 3.0° MEHT: 50.8 FT	NIL
26	PALS (ICAO-Standard, CAT II/III), 900 M, in 5 Stufen regelbar, mit Blitzfeuern auf den äußeren 600 M, die ab CAT II Betrieb auf den letzten 300 M vor der Schwelle Piste 26 nicht zugeschaltet sind. PALS (ICAO-standard, CAT II/III), 900 M, adjustable in 5 stages, with FLG LGT in the outer 600 M which are turned off on the last 300 M in front of THR RWY 26 when CAT II or ABV is in OPS.	grün (Unterflurfeuer) G (SFC LGT)	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 54.2 FT PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 3.0° MEHT: 54.2 FT	weiß (Unterflurfeuer, 900M) W (SFC LGT, 900M)

© Austro Control GmbH

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG 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 PISTENENDBEFEUERUNG UND AUßENBALKEN RWY END LGT COLOUR WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
08	weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste, 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, LIH	3000 M, 60 M, weiß, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 08 pistenauswärts rot - pisteneinwärts weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste) 3000 M, 60 M, W, LIH (FM DTHR RWY 08 RWY outward R - RWY inward W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL
26	3000 M, 15 M, weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste, Hochleistungsfeuer 3000 M, 15 M, 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, LIH	3000 M, 60 M, weiß, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 26 pistenauswärts rot - pisteneinwärts weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste) 3000 M, 60 M, W, LIH (FM DTHR RWY 26 RWY outward R - RWY inward W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
08	Pistenbefeuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer nur zwischen 250 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 08 vorhanden und zugeschaltet. RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH. During CAT I OPS sequenced FLG LGT only BTN 250 M and 900 M before the DTHR RWY 08 are provided and switched ON.
26	Pistenbefeuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer zwischen 150 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 26 vorhanden und zugeschaltet; bei Anflügen nach CAT II/III sind nur die Blitzfeuer zwischen 300 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 26 zugeschaltet. Abstand zwischen zwei Querbalken 28 M. RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH. During CAT I OPS sequenced FLG LGT BTN 150 M and 900 M before the DTHR RWY 26 are provided and switched ON; during CAT II/III OPS only sequenced FLG LGT BTN 300 M and 900 M before the DTHR RWY 26 are switched on. Distance between two crossbars 28 M.

LOWL AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOTSTROMVERSORGUNG

LOWL AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

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

2	**LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG**	LDI: NIL Anemometer: - Piste 08: 150 M südlich der Pistenmittellinie, 370 M südöstlich der Schwelle Piste 08, nicht befeuert. - Piste 26: 150 M südlich der Pistenmittellinie, 370 M südwestlich der Schwelle Piste 26, nicht befeuert.
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	LDI: NIL Anemometer: - RWY 08: 150 M S of RCL, 370 M SE of THR RWY 08, not LGTD. - RWY 26: 150 M S of RCL, 370 M SW of THR RWY 26, not LGTD.
3	**ROLLBAHNRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG**	**A:** Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. **B:** Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. **C:** Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. **D:** Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. **F:** Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. **G:** Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer.
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	**A:** TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH. **B:** TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH. **C:** TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH. **D:** TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL, LIH; HLDG PSN: R, LIH. **F:** TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL, LIH; HLDG PSN: R, LIH. **G:** TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL, LIH; HLDG PSN: R, LIH.
4	**NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN**	Pisten: Generator mit Schwungradbetrieb CAT III mit 1.3 Sekunden Umschaltzeit CAT I innerhalb 15 Sekunden Umschaltzeit Rollbahnen: Generator innerhalb 15 Sekunden Umschaltzeit Überwachung durch regelmäßige Funktionskontrollen
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	RWYs: generator with flywheel operation CAT III with 1.3 seconds switch-over time CAT I within 15 seconds switch-over time TWYs: generator within 15 seconds switch-over time Monitoring by regular function checks
5	**ANMERKUNGEN**	Vorfeldrandbefeuerung: **GAC**, blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer WDI: befeuert.
	REMARKS	APN edge LGT: **GAC**, B, LIL and floodlights WDI: LGTD.

© Austro Control GmbH

LOWL AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOWL AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

KENNZAHLEN DESIGNATIONS	KOORDINATEN TLOF ODER SCHWELLE DER FATO COORD TLOF OR THR OF FATO, GUND	TLOF UND/ODER FATO HÖHE ÜBER MSL M/FT TLOF AND/OR FATO ELEV M/FT	TLOF UND FATO BEREICH, OBERFLÄCHE, TRAGFÄHIGKEIT, MARKIERUNGEN TLOF AND FATO AREA DIMENSIONS, SFC, STRENGTH, MARKING	TRUE BRG DER FATO TRUE BRG OF FATO
	1	2	3	4
07/25	48 14 08.47N 014 11 32.86E	294 M / 965 FT	15 x 15 M, Asphalt, PCN 51/F/C/ W/T, weiße Ränder und weißer Buchstabe 'H'; Air-TWY 'Y' (Verbindung mit TWY Z)/ W edges and W letter 'H'; Air-TWY 'Y' (connection with TWY Z)	84.2° / 264.2° Richtung der TKOF Zonen / Direction of TKOF zones: 07/25

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

KENNZAHLEN DESIGNATIONS	VERFÜGBARE STRECKEN DECLARED DIST AVBL	APP UND FATO BEFEUERUNG APP AND FATO LGT	ANMERKUNGEN REMARKS
	5	6	7
07/25	NIL	NIL	Längsneigung 1.5 % / Longitudinal gradient 1.5 %

LOWL AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWL AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	**BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG** **DESIGNATION AND LATERAL LIMITS**	CTR LOWL 48 17 17.0000N 014 19 30.0000E - 48 16 05.0000N 014 22 07.0000E - 48 16 09.0000N 014 24 02.0000E - 48 09 45.0000N 014 24 28.0000E - 48 09 07.0000N 014 05 22.0000E - 48 12 05.0000N 014 05 10.0000E - 48 12 05.0000N 014 00 50.0000E - 48 11 51.0000N 013 58 28.0000E - 48 16 35.0000N 013 58 08.0000E - 48 17 06.0000N 014 13 55.0000E - 48 17 17.0000N 014 19 30.0000E
2	**HÖHENBEGRENZUNG** **VERTICAL LIMITS**	2500 FT AMSL / GND
3	**LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG** **AIRSPACE CLASSIFICATION**	D
4	**RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N)** **ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)**	LINZ TOWER EN, GE
5	**ÜBERGANGSHÖHE** **TRANSITION ALTITUDE**	3050 M (10000 FT) AMSL
6	**BETRIEBSZEITEN** **HOURS OF APPLICABILITY**	H24
7	**ANMERKUNGEN** **REMARKS**	NIL

LOWL AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENST-BEZEICHNUNG SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE-ADRESSE LOGON ADDRESS	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
APP	LINZ RADAR	125.685 129.625	NIL	NIL	MON-FRI 0430-2200 (MON-FRI 0330-2100) SAT-SUN 0500-2200 (SAT-SUN 0400-2100)	VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 26. VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) AVBL; To THR RWY 26.
TWR	LINZ TOWER	118.800	NIL	NIL	MON-FRI 0430-2200 (MON-FRI 0330-2100) SAT-SUN 0500-2200 (SAT-SUN 0400-2100)	VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 26. VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) AVBL; To THR RWY 26.
ATIS	NIL	128.130	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6431. Außerhalb der Dienststunden der Flugverkehrsdienste wird die automatisch generierte ATIS Aussendung nicht überprüft. Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6431. No verification of automatic generated ATIS BCST outside the OPS HR of ATS.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	NIL	NIL	MON-FRI 0430-2200 (MON-FRI 0330-2100) SAT-SUN 0500-2200 (SAT-SUN 0400-2100)	VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 26. VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) AVBL; To THR RWY 26.

© Austro Control GmbH

LOWL AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDE-HILFEN

LOWL AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DME	FRE	CH82X	H24	48 25 54.41N 014 07 47.39E	613.9 M / 2014 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	LNZ	116.600 MHZ (CH113X)	H24	DME: 48 13 46.89N 014 06 11.95E DVOR: 48 13 46.96N 014 06 11.36E	348.9 M / 1145 FT	NIL	083° MAG, 2.7 NM zur Schwelle Piste 08; Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach W-NW. 083° MAG, 2.7 NM to THR RWY 08; Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to W-NW.
LOC 26 (4°E / JAN 2022) CAT III/E/4	OEL	109.300 MHZ	H24	48 13 56.75N 014 09 53.05E	NIL	NIL	LOC course 263° MAG
DME 26	OEL	CH30X	H24	48 13 56.46N 014 12 05.97E	300.9 M / 987 FT	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 26		332.000 MHZ	H24	48 13 57.41N 014 12 06.15E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 16.2 M / 53 FT Lower horizontal GP coverage in the S reduced to 5°. All IFR-procedures are within the reduced coverage.
LOC 08 (4°E / JAN 2022) CAT I	OEM	110.550 MHZ	H24	48 14 03.12N 014 12 57.59E	NIL	NIL	LOC course 083° MAG

___ 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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DME 08	OEM	CH42Y	H24	48 13 53.18N 014 10 30.78E	304.2 M / 998 FT	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 08		329.450 MHZ	H24	48 13 54.11N 014 10 30.31E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 16.2 M / 53 FT
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E08A (RWY 08)	1575.42 MHZ (CH41180) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 13 57.50N 014 10 14.67E	1126 FT / 343.2 M	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E26A (RWY 26)	1575.42 MHZ (CH92404) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 14 01.84N 014 12 20.28E	1111 FT / 338.5 M	NIL	NIL

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

© Austro Control GmbH

LOWL AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

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

2. Normalerweise wird innerhalb der TMA LOWL 1-3 Radardienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindestflughöhen bei Radarführung innerhalb der TMA LOWL 1-3 siehe Karte LOWL AD 2 MAP 12-1.

3. Zur Piste 26 sind ILS CAT II und CAT III Anflüge unter Beachtung der in LOWL AD 2.22 enthaltenen Richtlinien zulässig.

4. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWL und in der TMA LOWL 1-3 siehe LOWL AD 2.22. Für Flüge vom und zum Flugplatz Wels siehe LOLW AD 2.20.

5. Segelflugbetrieb, Para- und Hängegleiterbetrieb, sowie Flugbetrieb mit Ultraleichtluftfahrzeugen sind auf dem Flughafen Linz nicht zulässig. Ausgenommen sind Ultraleichtflugzeuge gemäß § 4 Ziffer 6 lit. a Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV)

6. Vorgaben für Trainingsflüge mit Zivilluftfahrzeugen

6.1. Schul- und Trainingsflüge von Zivilluftfahrzeugen bedürfen der vorherigen Bewilligung der Flughafen Linz Ges m. b. H.

6.2. 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.

6.3. IFR Trainingsflüge müssen gegebenenfalls mit Verzögerungen rechnen, wenn es die Verkehrslage erfordert. Im Winterhalbjahr ist an Dienstagen und Donnerstagen mit verstärktem militärischen Verkehr nach ECET zu rechnen.

7. Simulierte Schlechtwetterverfahren

7.1. 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.

7.2. Die Verfahren bei geringer Sicht gemäß LOWL 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.

LOWL AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

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

2. Normally radar service is provided for arriving and departing IFR flights within TMA LOWL 1-3. Minimum altitudes for surveillance service within the TMA LOWL 1-3 see chart LOWL AD 2 MAP 12-1.

3. To RWY 26 CAT II and CAT III ILS operations are permitted according to the regulations laid down in section LOWL AD 2.22.

4. Procedure for VFR flights within CTR LOWL and within TMA LOWL 1-3 see LOWL AD 2.22. For flights from and to Wels aerodrome see LOLW AD 2.20.

5. Glider flying, operation of ultra-light aircraft, para- and hang gliding are not permitted at Linz aerodrome. This does not apply to ultra-light aeroplanes according to § 4 number 6 lit. a Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV).

6. Requirements for training flights with civil aircraft

6.1. School- and Training flights of civil aircraft with prior permission by Linz Airport Administration only.

6.2. 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.

6.3. IFR Training flights may be subject to delay depending on the traffic situation. During winter season increased military traffic shall be expected on Tuesdays and Thursdays after ECET.

7. Simulated All-weather operations

7.1. 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.

7.2. The low-visibility procedures according LOWL AD 2.22 will be applied only if traffic permits.
ILS signals can be disturbed by departing or preceding landing traffic.

8. "Code letter F"-Betrieb

8.1. Allgemeines

8.1.1. Folgende Verfahren sind erforderlich, um einen sicheren Betrieb von "Code letter F"-Luftfahrzeugen (z.B. A380, B747-8, AN124) auf dem Flughafen Linz zu gewährleisten.
Alle IFR-Verfahren sind für "Code F" freigegeben - siehe relevante Karten.
PAPI: Siehe LOWL 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.

8.2. Rollverfahren

8.2.1. Rollbahn F: "Judgemental Oversteering Method" in der Einmündung in die Piste und der Rollbahnkreuzung F-V sowie die Verwendung der "Cockpit taxi camera", insbesondere bei Drehungen, wird empfohlen.
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.
Vor und nach der Landung / Abflug und dem Rollen werden die Piste und die Rollbahnen (inklusive der Schultern) durch den Airside Duty Manager überprüft.

8.3. Rollrouten

8.3.1. Während des Rollens sind die äußeren Triebwerke nur im Leerlauf zu verwenden.
Rollroute bei Landung Piste 08 und 26: "Backtrack" am Ende der Piste. Verlassen der Piste über Rollbahn F oder Rollbahn G via Rollbahn V zum Hauptvorfeld Parkposition 13C.
Rollroute bei Abflug Piste 08 oder 26: Hauptvorfeld Parkposition 13C - über Rollbahn F oder Rollbahn G via Rollbahn V. "Backtrack" am Ende der Piste (Pistenbreite: 60 M ohne gesonderter Wendefläche) Pistenrandbefeuerung: Weiße Überflurfeuer - 3 M neben dem Pistenrand.

8.4. Parken und Bodenabfertigung

8.4.1. Parken auf dem Hauptvorfeld: Zu erwarten ist das Parken auf der Parkposition 13C (kein "Push Back" erforderlich). Alle Luftfahrzeuge werden mittels "Follow Me" Fahrzeug von / zu TWY F bzw. G 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.

8.5. Feuerbekämpfungskategorie "Code letter F"-Luftfahrzeuge (REF LOWL AD 2.6)

8. Code letter F operation

8.1. General

8.1.1. Following procedures are required to ensure a safe operation of code letter F aircraft (i.e. A380, B747-8, AN124) at Linz airport.
All IFR procedures are Code F approved - see relevant charts.

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

8.2. Taxi procedures

8.2.1. TWY F: Judgmental oversteering method at intersections RWY and TWY V; the use of ‘cockpit taxi camera’, especially on the turns, is recommended.

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

Guidance by ‘Follow Me’ car from / to the RWY is provided on pilot’s request.
If TWY centerline markings and lighting are not clearly visible - pilots should stop and request ‘Follow Me’ car.

Prior and after landing / departure and taxiing the runway and taxiways (including shoulders) will be checked by Airside Duty Manager.

8.3. Taxi routes

8.3.1. During taxiing the outer engines shall be used on idle power only.
Taxi route landing RWY 08 or 26: Backtrack on end of RWY. Vacate RWY via TWY F or G and TWY V to main apron PRKG PSN 13C.
Taxi route departure RWY 08 or 26: Main apron PRKG PSN 13C to TWY F or TWY G via TWY V to RWY 08 or 26. Backtrack at end of RWY (width of RWY 60 M without separate turning pad). RWY edge lights: White elevated lights - 3 M beside RWY edge.

8.4. Parking and ground handling

8.4.1. Parking main apron: Expect parking position 13C (no push back required). All ACFT are guided by ‘Follow Me’ car from / to TWY F, TWY G respectively.

Use minimum power setting on apron.
Ground handling for all ACFT possible. For detailed services contact airport operator in advance.

8.5. Fire Category Code letter F aircraft (REF LOWL AD 2.6)

© Austro Control GmbH

8.5.1. Rettungs- und Feuerbekämpfung CAT 7 verfügbar.
Für planmäßige Flüge: Während des Starts und der Landung wird ICAO CAT 9 bereitgestellt.
Für alle anderen Flüge ausgenommen Notfälle: ICAO CAT 9 wird bereitgestellt mit einer Vorbereitungszeit von 120 MIN.

8.6. Oberfläche und Tragfähigkeit der Bewegungsflächen

Überlastbetrieb auf Anfrage möglich

9. A340 600 Betrieb

Übersteuern der Rollbahnmittellinie mit Bufahrwerk bei den Einmündungen RWY - TWY F und TWY F - TWY V erforderlich.

LOWL AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

1. Vorzugsweise Pistenrichtung
Zwecks Minderung des Fluglärms soll in der Zeit von 2200 bis 0500 Ortszeit vorzugsweise auf der Piste 08 gelandet und von der Piste 26 gestartet werden (IFR und VFR Flüge).

2. Entsprechend der österreichischen "Zivilluftfahrzeug- Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005" (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhanges 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

LOWL AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWL 1-3

1.1. Innerhalb der TMA LOWL 1-3, werden - soweit erforderlich - Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der jeweiligen Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWL 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.

2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWL

(siehe Sichtflugkarte 1 : 250 000 LOWL AD 2 MAP 14-2)

2.1. Anflüge

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

2.1.2. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist soweit möglich auf einen nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen.

8.5.1. Rescue and firefighting CAT 7 available.
For planned flights: During take-off and landing ICAO CAT 9 will be provided.
For all other flights except emergency: ICAO CAT 9 will be provided with lead time of 120 MIN.

8.6. Surface and strength of movement areas

Overload operation on request AVBL

9. A340 600 Operation

Oversteering of taxiway centre line with nose gear on intersection RWY - TWY F and TWY F - TWY V required.

LOWL AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Preferential runway system
To minimize noise from 2200 till 0500 local time landing on RWY 08 and take-off from RWY 26 should be performed (IFR and VFR flights) whenever possible.

2. According to the Austrian ordinance "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV- 2005" (BGBl. II NR 425/2005) the following is applicable:
Approaches and departures to/from Austrian civil aerodromes are only permitted to be performed by subsonic jet aeroplanes if the produced noise does not exceed at least the noise limits specified in chapter 3 of ICAO Annex 16, Vol I.

LOWL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWL 1-3

1.1. Within the TMA LOWL 1-3 during the operational hours of these radar approach units (see LOWL 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. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWL

(see VFR chart 1 : 250 000 LOWL AD 2 MAP 14-2)

2.1. Approaches

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

2.1.2. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance, if possible divert to an uncontrolled aerodrome.

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

Anmerkung: Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung ist der Transponder - soweit vorhanden - auf A 7600 zu schalten.

2.2. Abflüge

2.2.1. Anweisungen sind einzuhalten.

2.2.2. Sofern nicht anderweitig von der Flugverkehrskontrollstelle angewiesen oder freigegeben, haben Flüge nach Sichtflugregeln das Überfliegen von Bewegungsflächen oder Flugplatzgebäuden oder -einrichtungen unterhalb von 500 ft über Grund zu vermeiden.

2.3. Transitflüge

Transitflüge werden nur entsprechend der Verkehrslage freigegeben.

2.4. NORDO Flüge

2.4.1. NORDO-Anflüge dürfen nur nach telefonischer Freigabeerteilung durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die CTR ist anzugeben und darf um nicht mehr als zehn Minuten überschritten werden; ansonsten erlischt die Freigabe.

2.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

2.5. Sonstiges

2.5.1. Von LINZ TOWER wird Radardienst für VFR Flüge ausgeübt.

2.5.2. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Linz ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

3. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DEN TMA LOWL 1-3

3.1. Sonstiges

3.1.1. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Linz ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

4. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

4.1. Einleitung

4.1.1. 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).

2.1.3. 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.

Remark: In case of radio communication failure the pilot shall squawk A 7600 if available.

2.2. Departures

2.2.1. Comply with instructions.

2.2.2. Unless otherwise instructed or cleared by the responsible air traffic control unit, VFR flights shall avoid overflying movement areas or aerodrome buildings or facilities below 500 ft AGL.

2.3. Transitflights

Transitflights will be cleared only if traffic situation permits.

2.4. NORDO flights

2.4.1. NORDO-approaches may be executed, 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.

2.4.2. NORDO-transitflights are not permitted.

2.5. Miscellaneous

2.5.1. LINZ TWR is providing radar service for VFR flights.

2.5.2. Outside duty hours of air traffic control unit Linz pilots shall contact Wien ACC/FIC for clearance.

3. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMA LOWL 1-3

3.1. Miscellaneous

3.1.1. Outside duty hours of air traffic control unit Linz pilots shall contact Wien ACC/FIC for clearance.

4. LOW VISIBILITY PROCEDURES

4.1. Introduction

4.1.1. 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).

© Austro Control GmbH

4.1.2. Die ATC-Verfahren bei geringer Sicht (LVP) treten entsprechend den nachfolgend beschriebenen Wetterverhältnissen in Kraft. Ein Vermeiden von Störungen der ILS Signale erfolgt normalerweise durch das Anwenden entsprechender Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

4.1.2. ATC-Low Visibility Procedures (LVP) will become effective in relation to weather conditions as specified below. 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	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 600 M und / oder Hauptwolkenuntergrenze / Vertikalsicht weniger als 200 FT
APPLICATION	RVR for Touchdownzone (TDZ) less than 600 M and / or ceiling / vertical visibility less than 200 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)
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landefreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt.
METEOROLOGICAL INFORMATION	Together with the approach clearance the actual RVR values will be transmitted; together with the landing clearance the actual 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.

4.2. Start bei geringer Sicht

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

4.3. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

4.3.1. 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**

4.2. Low visibility take-off

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

4.3. Information regarding malfunction and downgrading of the approach procedure

4.3.1. During approach, immediately after occurence the following informations 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/ transmissiometer of both TOUCHDOWN and MIDPOINT	CAT I

AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES	RÜCKSTUFUNG
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 II**
Teilen des **ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS**	**NO EFFECT**
ROLLHALTBEFEUERUNG	**NO EFFECT**

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
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 II
Elements of the **APPROACH LIGHTING SYSTEM**	no effect
STOPBAR LIGHTS	no effect

4.3.2. 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.

4.3.2. 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).

LOWL AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren
Koordinaten in Klammern sind nur zur Referenz angeführt.

LOWL AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Designated points - Instrument flight procedures
Coordinates in brackets are for reference only.

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ADLET	48 34 03.36N 014 17 57.42E	STAR
AKIMA	48 24 47.38N 013 18 37.49E	STAR
ARASA	48 03 00.81N 014 12 08.51E	RNAV transition RWY 08, RNAV transition RWY 26, STAR
DEXIT	48 45 46.00N 013 42 33.00E	STAR
ECKIQ	R-083 LNZ / D-10.0 LNZ (R-083 LNZ / D-6.1 OEL) (48 14 19.13N 014 21 08.14E)	IAP RWY 26
LIDSI	48 13 22.19N 013 53 50.30E	IAP RWY 08, RNAV transition RWY 08, SID RWY 08, SID RWY 26
LIMRA	47 54 39.53N 014 26 52.02E	SID RWY 08, SID RWY 26, STAR
NEMAL	47 55 05.00N 013 29 54.00E	STAR
NUBRA	47 44 35.05N 013 56 16.49E	STAR
PEROL	48 14 34.69N 014 28 49.39E	IAP RWY 26, RNAV transition RWY 26, SID RWY 08, SID RWY 26
PETEN	48 24 58.49N 014 10 26.08E	RNAV transition RWY 08, RNAV transition RWY 26, SID RWY 08, SID RWY 26, STAR
RW08	48 13 57.49N 014 10 14.51E	IAP RWY 08
RW26	48 14 01.84N 014 12 20.32E	IAP RWY 26
SITNI	48 03 15.22N 014 50 04.61E	STAR
WL500	48 25 47.79N 014 35 31.95E	STAR
WL501	47 48 02.79N 013 59 14.34E	STAR

© Austro Control GmbH

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WL601	48 17 49.53N 014 09 11.68E	SID RWY 08
WL602	48 17 35.28N 014 02 26.13E	SID RWY 08
WL621	48 17 56.97N 014 12 46.91E	SID RWY 26
WL623	48 14 13.56N 014 19 18.42E	IAP RWY 08
WL624	48 18 10.78N 014 19 30.78E	SID RWY 26
WL801	48 18 21.60N 013 53 25.41E	IAP RWY 08
WL802	48 08 22.76N 013 54 15.10E	IAP RWY 08
WL803	48 13 37.91N 014 01 00.50E	IAP RWY 08
WL806	48 18 04.73N 013 45 56.66E	RNAV transition RWY 08
WL807	48 08 05.94N 013 46 47.78E	RNAV transition RWY 08
WL808	48 13 05.35N 013 46 22.26E	RNAV transition RWY 08
WL811	48 18 59.14N 014 10 54.16E	RNAV transition RWY 08, RNAV transition RWY 26
WL812	48 09 00.20N 014 11 40.72E	RNAV transition RWY 08, RNAV transition RWY 26
WL821	48 19 34.21N 014 28 27.85E	IAP RWY 26
WL822	48 09 35.15N 014 29 10.85E	IAP RWY 26
WL823	48 14 20.68N 014 21 38.93E	IAP RWY 26
WL824	48 13 44.59N 014 04 07.23E	IAP RWY 26
WL826	48 19 48.35N 014 35 57.03E	RNAV transition RWY 26
WL827	48 09 49.25N 014 36 38.59E	RNAV transition RWY 26
WL828	48 14 48.81N 014 36 17.85E	RNAV transition RWY 26

2. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

2. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
KILO	K	48 18 57N 014 09 07E	SIERRA	S	48 08 41N 014 08 47E
MIKE (MIL)	XMIK	48 10 38N 014 29 00E	SIERRA2 (MIL)	XSR2	48 10 37N 014 14 58E
OSCAR	O	48 08 16N 014 15 56E			

3. Sonstige Landeflächen

3. Other landing areas

ART TYPE	RICHTUNG GEO TRUE BRG GEO	MAßE DER LANDEFLÄCHE (M) DIMENSIONS OF LANDING AREA (M)	TRAGFÄHIGKEIT UND OBERFLÄCHE DER LANDEFLÄCHE STRENGTH AND SURFACE OF LANDING AREA	ANMERKUNGEN REMARKS
MIL EMERG LDG SITE	NIL	570 x 45	NIL Gras / Grass	NIL

LOWL AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWL AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Art der Karte	Seite Page	Type of chart
Flugplatzkarte - ICAO	LOWL AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Type A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 08/26)	LOWL AD 2 MAP 4-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 08/26)
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Type B	LOWL AD 2 MAP 5-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 7-1	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 08)
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 7-2	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 26)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 9-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 08)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 9-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 26)
Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO	LOWL AD 2 MAP 11-1	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 08 und RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 11-2	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 08 and RWY 26)
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOWL AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 13-1-1	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 08)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 13-1-2	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 26)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 08)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 13-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 26)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 08)	LOWL AD 2 MAP 13-4-1	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 08)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 26)	LOWL AD 2 MAP 13-4-2	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 26)
Sichtflugkarte LINZ	LOWL AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights LINZ

LOWL AD 2.25 "VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION"

LOWL AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

RWY 08		
Instrument Flight Procedure	**Line of Minima**	**Approach Speed Category**
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

RWY 26		
Instrument Flight Procedure	**Line of Minima**	**Approach Speed Category**
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

© Austro Control GmbH

2	**BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN**	**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 **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 **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%. **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 **EXIT 1:** 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern **EXIT 2:** 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern **EXIT 3:** 23 M, Beton, PCN 55/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern **EXIT 4:** 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern **F:** 23 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern **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. **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
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	**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 **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 **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% **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 **EXIT 1:** 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M **EXIT 2:** 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M **EXIT 3:** 23 M, Concrete, PCN 55/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M **EXIT 4:** 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M **F:** 23 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M **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. **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
3	**POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL**	Vorfeld - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel 432 M / 1420 FT ODER Schwelle Piste 15 430 M / 1411 FT. ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	APN - AVG ELEV 432 M / 1420 FT OR THR RWY 15 430 M / 1411 FT ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
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, ROLLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/ PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE**	Luftfahrzeugstandplätze und Rollleitlinien siehe Luftfahrzeugabstellkarte. Kein optisches Andock-/Parkführungssystem vorhanden. Beleuchtung vorhanden. Beleuchtete Rollbahnweiser zusätzlich zu den Rollhaltmarkierungen auf den Rollbahnen 120 M, Rollbahn F 148.45 M von der Pistenmittellinie entfernt.
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	Aircraft stand ID signs and TWY guide lines see aircraft parking chart. 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.
2	**PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG**	Optische Verkehrsleittechnik (Markierungen): - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Wendeplattenrand - Pistenrand - Aufsetzzonen und Festabstand - Rollbahnmittellinien - Rollbahnrand - Rollhaltpunkte - Zwischenhalteposition(EXIT 1, EXIT 2, IHP L2, IHP L3, IHP L4) Optische Verkehrsleittechnik (Befeuerung): Pistenbefeuerung vorhanden, siehe LOWS AD 2.14. Rollbahnbefeuerung vorhanden, siehe LOWS AD 2.15, Punkt 3.
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Visual aids for navigation (markings): - 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) Visual aids for navigation (lights): RWY lighting available, see LOWS AD 2.14. TWY lighting available, see LOWS AD 2.15, item 3.
3	**HALTEBALKEN UND “RUNWAY GUARD LIGHTS”**	Haltebalken verfügbar. Siehe Flugplatzkarte / "Runway Guard Lights" nicht vorhanden. Die Rollhaltbefeuerung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepasst.
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	Stop bars available. See Aerodrome chart / Runway Guard Lights - NIL. The stop bar lights for the runway in use will be switched on during operational hours. The intensity will be adjusted to suit the prevailing weather conditions.
4	**ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN**	NIL
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	
5	**ANMERKUNGEN**	NIL
	REMARKS	

© Austro Control GmbH

LOWS AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWS AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	**BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG** **DESIGNATION AND LATERAL LIMITS**	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
2	**HÖHENBEGRENZUNG** **VERTICAL LIMITS**	7000 FT AMSL / GND
3	**LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG** **AIRSPACE CLASSIFICATION**	D
4	**RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N)** **ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)**	SALZBURG TOWER EN, GE
5	**ÜBERGANGSHÖHE** **TRANSITION ALTITUDE**	3050 M (10000 FT) AMSL
6	**BETRIEBSZEITEN** **HOURS OF APPLICABILITY**	H24
7	**ANMERKUNGEN** **REMARKS**	Die seitliche Begrenzung bezieht sich nur auf österreichischen Luftraum; siehe auch AIP der Bundesrepublik Deutschland. The lateral limit concerns to Austrian airspace only; see also AIP of the Federal Republic of Germany.

LOWS AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENST-BEZEICHNUNG SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE-ADRESSE LOGON ADDRESS	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN 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

DIENST-BEZEICHNUNG SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE-ADRESSE LOGON ADDRESS	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	NIL	133.330	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6531. Außerhalb der Dienststunden der Flugverkehrsdienste wird die automatisch generierte ATIS Aussendung nicht überprüft. Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6531. No verification of automatic generated ATIS BCST outside the OPS HR of ATS.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	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.

LOWS AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDE-HILFEN

LOWS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DME	GSB	CH31Y	H24	47 48 18.41N 013 06 41.80E	1304.6 M / 4280 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LOC 15 (4°E / JAN 2022) CAT III/E/4	OES	109.900 MHZ	H24	47 46 44.23N 013 00 46.93E	NIL	NIL	LOC course 153° MAG

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

© Austro Control GmbH

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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DME 15	OES	CH36X	H24	47 48 03.39N 013 00 04.66E	440.9 M / 1446 FT	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	455.3 M / 1494 FT	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 (USSF)	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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN 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 FLUGPLATZREGELUNGEN

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 REGULATIONS

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.

© Austro Control GmbH

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 beabsichtige 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 taxilane 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 Anlassfreigabe 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 sowenig Schub wie notwendig verwendet werden.

4. WENDEPLATTEN

4.1. Wendeplatte NORD
Luftfahrzeuge bis „Code C" haben auf der Wendeplatte 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. Wendeplatte SÜD
Luftfahrzeuge bis „Code C" haben auf Wendeplatte 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 taxilane 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 taxilane 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 taxilane 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).

© Austro Control GmbH

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 Enteisung 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 Enteisungsvorgang 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

© Austro Control GmbH

- 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 aufgegeben wurde, die Luftfahrzeug-Registrierung aussenden.

8.3.3. Landende Luftfahrzeuge müssen bis zum Erreichen der endgültigen Parkposition den Transponder auf Mode S geschalten 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 Rollbahnmittellinienbefeuerung (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, Rollleitlinien 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 (squwak) 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 Mittellinienbefeuerung 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 Strahlantrieb, 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.

© Austro Control GmbH

- 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.

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

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).

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

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

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. 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.

© Austro Control GmbH

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 (≤ 0.3NM)

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.

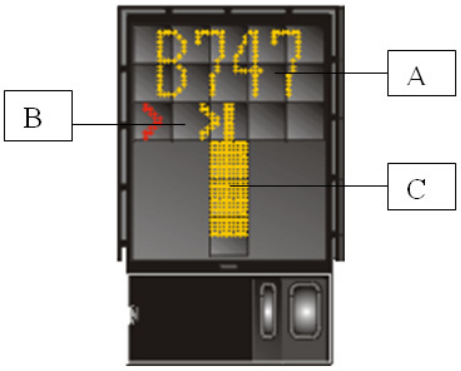
INKRAFTTRETEN	Über Funk oder ATIS: „**LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION**“
ACTIVATION	Via RTF or ATIS: ‘**LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION**’
ANWENDUNG	Bodensicht < 1500 M und/oder Hauptwolkenuntergrenze < 600 FT
APPLICATION	Visibility < 1500 M and/or Ceiling < 600 FT
SCHUTZ DER „OFZ“ UND 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)

© Austro Control GmbH

6	**ANMERKUNGEN**	Entlang aller Rollbahnen Schultern gemäß EASA CS ADR.DSN.D.305; die ersten 3,5-4.5 M befestigt. Der Hindernisabstand zwischen der Mittellinie der Rollbahn "L" und dem südlichen Rand des Hauptvorfeldes zwischen Rollgasse 34 und Rollgasse 35 beträgt 42,5 M.
	REMARKS	Shoulders in accordance with EASA CS ADR.DSN.D.305; first 3,5-4,5 M paved along all TWY. The OBST clearance DIST from the CL of TWY "L" to the southern edge of main APN between TL 34 and TL 35 is 42,5 M.

LOWW AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWW AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	**VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/ PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE**	Rollhilfen: a) Lotsenfahrzeuge auf den Abstellpositionen und für Rollbewegungen am gesamten GAC Vorfeld. Auf Anforderung von Piloten erfolgt Rollhilfe durch Lotsenfahrzeuge auch auf Rollbahnen und Rollgassen. b) Optische Andockleitsysteme „SAFEGATE" Pier Ost, Pier West und Pier Nord. Routinemäßiges Andockverfahren Pier Ost, Pier West und Pier Nord:
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS SAFEGATE  **A ALPHANUMERICAL** ACFT type (preselected) WAIT / VIEW / BLOCK Not allowed object within scanning range - stand not usable WAIT / GATE / BLOCK Not allowed object within scanning range - stand not usable SLOW DOWN taxiing speed to high ACFT Type and SLOW a) Bad weather conditions visibility is reduced b) Aircraft lost during docking STOP Emergency stop STOP / ID / FAIL Identification failed - stop STOP / SBU Too far of centre line within last 2 M to stop position STOP / TOO / FAST Taxiing speed much to high - stop STOP followed by OK Correct stop position TOO FAR ACFT has overshot the stop position (more than 1 M) CHOCK ON (disappears after 3 MIN) **B AZIMUTH GUIDANCE** (Laser scanning technique) for use by pilots occupying both the left and right seats **C CLOSING RATE INFORMATION** Indicates the distance to stop position	Surface Movement Guidance: a) Follow-me-cars on PRKG PSNs and for all taxiing ACFT on GAC apron mandatory. On pilots request follow-me-cars available to facilitate taxiing on taxiways and aircraft-stand-taxilanes. b) Visual docking guidance system 'SAFEGATE' Pier East, Pier West and Pier North. Routine docking manoeuvre Pier East, Pier West and Pier North: 1) Check that the correct aircraft type is displayed. 2) The 'floating' arrows indicate that the system is activated. 3) Follow lead-in line. 4) When the vertical closing rate field turns to steady yellow the aircraft is caught by laser. 5) Watch the red and yellow arrows for azimuth guidance, yellow arrows on both sides of the yellow centre line indicate the correct azimuth position. 6) When the ACFT is 20 M away from the stop position, the closing rate information indicates the distance to go by steadily reducing until reaching the final stop position. In addition, the remaining distance to go in meters is indicated on the visual docking guidance display. 7) When the correct stop position is reached, the display will show 'STOP' in yellow letters and the outer parts of the azimuth field will turn red. 8) When the aircraft is correctly parked 'OK' will be displayed after a few seconds. 9) After fixing the front gear 'CHOCK ON' will be displayed for the next 3 minutes. EMERGENCY STOP: 'STOP' in yellow letters with red indication left and right of azimuth guidance will appear on the display.

2	**PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG**	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Pistenrand - Aufsetzzonen und Festabstand - Rollbahnmittellinie - Rollbahnrand - Erweiterte Rollbahnmarkierung - Abstellpositionen und markierte Wege für Personen und Fahrzeuge auf dem Vorfeld - Rollhaltpunkt für Kategorie I bzw. II/III Betrieb: Entfernung zur Piste 11/29 120 M von der Pistenmittellinie Enternung zur Piste 16/34 120 M vom Pistenrand - Zwischenhaltepositionen
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Marking aids: - RWY designation NR - THR - RCL - RWY edge - TDZ and F DIST - TWY CL - TWY edge - Enhanced TWY marking - PRKG PSN and marked ways for persons and vehicles on the APN - taxi-HLDG PSN for CAT I and II/III OPS respectively: DIST to RWY 11/29 120 M FM RCL DIST to RWY 16/34 120 M FM RWY edge - intermediate HLDG PSN
3	**HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"**	Rot befeuerte Haltebalken verfügbar, keine "Runway guard lights" Die Rollhaltbefeuerung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepasst.
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	Red lighted Stop Bars AVBL; no runway guard lights The stop bar lights for the runway in use will be switched on during operational hours. The intensity will be adjusted to suit the prevailing weather conditions.
4	**ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN**	NIL
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	
5	**ANMERKUNGEN**	Die Zeichenhöhe der Informationsmarkierungen beträgt 2 M. Auf den Rollbahnen A7/A8 und B8/B9 sind die verpflichtenden Hinweisschilder nur auf einer Seite angebracht. Auf den Rollbahnen A8 und B4 sind Hinweisschilder nur auf der rechten Seite angebracht.
	REMARKS	Character height of information markings is 2 M. On TWY A7/A8 and B8/B9 mandatory instruction signs are only installed on one side. At taxiways A8 and B4 information signs are installed on the right side only.

© Austro Control GmbH

DIENST-BEZEICHNUNG SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE-ADRESSE LOGON ADDRESS	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
FIS	WIEN INFORMATION	118.525	NIL	NIL	0730-ECET (0630-ECET)	TFI (Terminal Flight Information) Von der Anflugkontrolle ausgeübter Dienst für VFR-Flüge in FL245 und darunter innerhalb des Verantwortungsbereiches von APP Wien TFI (Terminal Flight Information) SVC for VFR FLT at FL245 and BLW provided by APP WI the area of responsibility of APP Wien
ARR ATIS	NIL	122.955	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6331 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6331
DEP ATIS	NIL	121.730	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6332 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6332
Enteisungskoordinator / De-icing coordinator	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	Verfügbarkeit mit NOTAM verlautbart. AVBL announced by NOTAM.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	NIL	NIL	H24	VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;

LOWW AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDE-HILFEN

LOWW AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	FMD	110.400 MHZ (CH41X)	H24	DME: 48 06 18.41N 016 37 45.35E DVOR: 48 06 18.41N 016 37 45.35E	194.8 M / 639 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LOC 34 (5°E / JAN 2022) CAT III/E/3	OEN	108.100 MHZ	H24	48 07 23.03N 016 34 36.40E	NIL	NIL	LOC course 339° MAG
DME 34	OEN	CH18X	H24	48 05 28.95N 016 35 32.84E	184.2 M / 604 FT	NIL	NIL
GP 34		334.700 MHZ	H24	48 05 28.85N 016 35 32.48E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.2 M / 50 FT
LOC 11 (5°E / JAN 2022) CAT III/E/3	OEW	110.300 MHZ	H24	48 06 16.26N 016 35 22.28E	NIL	NIL	LOC course 111° MAG
DME 11	OEW	CH40X	H24	48 07 13.36N 016 32 09.60E	180.7 M / 593 FT	NIL	NIL
GP 11		335.000 MHZ	H24	48 07 13.57N 016 32 09.44E	NIL	NIL	GP 3.1° ILS RDH 16.4 M / 54 FT
LOC 29 (5°E / JAN 2022) CAT III/E/4	OEX	109.550 MHZ	H24	48 07 28.18N 016 31 41.49E	NIL	NIL	LOC course 291° MAG
DME 29	OEX	CH32Y	H24	48 06 31.64N 016 34 17.38E	191.7 M / 629 FT	NIL	NIL
GP 29		332.450 MHZ	H24	48 06 31.76N 016 34 17.73E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.8 M / 52 FT

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

© Austro Control GmbH

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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
LOC 16 (5°E / JAN 2022) CAT III/E/4	OEZ	108.500 MHZ	H24	48 05 07.50N 016 35 33.72E	NIL	NIL	LOC course 159° MAG
DME 16	OEZ	CH22X	H24	48 07 03.15N 016 34 52.99E	185.9 M / 610 FT	NIL	NIL
GP 16		329.900 MHZ	H24	48 07 03.08N 016 34 52.62E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.1 M / 50 FT
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	SNU	115.500 MHZ (CH102X)	H24	DME: 47 52 29.55N 016 17 18.37E DVOR: 47 52 29.55N 016 17 18.37E	271.4 M / 891 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500 jedoch 40 NM nach N. Coverage 60 NM/FL500 but 40 NM to N.
DME	STO	CH77X	H24	48 25 01.51N 016 01 07.53E	228.7 M / 750 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	WGM	112.200 MHZ (CH59X)	H24	DME: 48 19 26.10N 016 29 26.91E DVOR: 48 19 25.88N 016 29 27.43E	174.9 M / 574 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL250. Coverage 60 NM/FL250.
GPS		1575.42 MHZ U.S.Space Force (USSF)	H24	Landesweit / Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E11A (RWY 11)	1575.42 MHZ (CH44270) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 07 22.13N 016 32 00.09E	219.0 M / 718 FT	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) 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)	IDENTIFI-ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGS-PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
SBAS	EGNOS E16A (RWY 16)	1575.42 MHZ (CH55000) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 07 11.22N 016 34 41.40E	226.0 M / 741 FT	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E29A (RWY 29)	1575.42 MHZ (CH92392) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 06 32.57N 016 34 32.27E	227.0 M / 745 FT	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E34A (RWY 34)	1575.42 MHZ (CH57170) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 05 19.07N 016 35 28.82E	222.7 M / 731 FT	NIL	NIL

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

© Austro Control GmbH

LOWW AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

1.1. Segelflug-, Para- und Hängegleiterbetrieb nicht zugelassen;

1.2. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWW und in der TMA LOWW 1-8 (siehe AD 2.22)

1.3. Ankommende IFR-Flüge haben sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard Arrival Route (siehe LOWW AD 2 MAP 11-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. RNAV Transitions oder Radarkursführung wird seitens der Flugverkehrskontrolle pistenabhängig freigegeben.

1.4. Normalerweise wird innerhalb der TMA LOWW 1-8 Radardienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindestflughöhen bei Radarführung innerhalb der TMA LOWW 1-8 siehe Karte im Teil AD 2.24.

1.5. Die Instrumenten Anflug- und Abflugverfahren für den Flughafen Wien sind im Teil AD 2.24 enthalten.

LOWW AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

1.1. Glider flying, para- and hang-gliding not permitted;

1.2. Procedure for VFR flights within CTR LOWW and within TMA LOWW 1-8 (see AD 2.22);

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

1.4. Normally radar service is provided for arriving and departing IFR flights within the TMA LOWW 1-8. Minimum altitudes for surveillance service within the TMA LOWW 1-8 see part AD 2.24.

1.5. Instrument approach and departure procedures are included in part AD 2.24.

1.6. Zur Piste 16 und 29 sind ILS Cat II und Cat III Anflüge zulässig.

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

1.7.1. 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.

1.7.2. 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.

1.7.2.1. Deshalb ist es wichtig, dass der Pilot das beabsichtige Flugprogramm am selben Tag vor dem geplanten Abflug mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle koordiniert.

1.7.2.2. 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.

1.7.3. Folgende **kontrollierte Flüge** müssen vor der Aufgabe des ATC Flugplanes mit der Anflugkontrollstelle Wien (Telefonnummer +43 5 1703 3535) koordiniert werden:

- IFR Flüge bei denen (mehrere) Anflüge bzw. Fehlanflüge auf den Flughafen Wien-Schwechat zu Übungszwecken durchgeführt werden sollen.
- IFR Flüge, wenn Warterunden zu Übungszwecken geflogen werden sollen.
- Sonstige kontrollierte Flüge im Zuständigkeitsbereich der Anflugkontrollstelle Wien (z.B.: Area BALAD HLDG, TUN VOR, etc.) mit einem speziellen Flugprogramm. Dazu zählen jedenfalls Arbeitsflüge (Art. 2 Z 12 VO (EU) 923/2012 [SERA-Verordnung]), aber auch Erprobungsflüge (§ 33 LVR 2014) bzw. Testflüge (Teil-BEGRIFFSBESTIMMUNGEN Ziffer 53 VO (EU) 2017/373), Instandhaltungstestflüge (ANHANG I Ziffer 76a VO (EU) 965/2012) sowie alle sonstigen kontrollierten Flüge welche beabsichtigen Airwork durchzuführen.

Anmerkung: Bestehen Zweifel, ob eine Koordination gemäß den oben angeführten Regeln erforderlich ist, so soll der verantwortliche Pilot sich mit der Anflugkontrollstelle Wien in Verbindung setzen.

Anmerkung: Das Nichteinhalten des oben beschriebenen Verfahrens kann zu signifikanten Verspätungen oder dem Ablehnen des beantragten Programms durch die Anflugkontrollstelle Wien führen.

1.7.4. Simulierte Schlechtwetterverfahren

1.6. To RWY 16 and 29 Cat II and Cat III ILS operations are permitted.

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

1.7.1. 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.

1.7.2. 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.

1.7.2.1. Therefore it is essential, that the pilot coordinates the intended flight programme at the same day before the planned departure with the relevant ATC unit.

1.7.2.2. 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.

1.7.3. The following **controlled flights** shall be coordinated with the approach control unit Wien (telephone number +43 5 1703 3535) prior to the submission of an ATC flight plan:

- IFR flights if (multiple) approaches or missed approaches to the aerodrome Wien-Schwechat are planned for training purposes.
- IFR flights if holding patterns are planned for training purposes.
- Other controlled flights in the area of responsibility of the approach control unit Wien (e.g.: Area BALAD HLDG, TUN VOR, etc.) with a special program. Such flights include but are not limited to flights conducting aerial work (Art. 2 (12) Regulation (EU) 923/2012 [SERA-Regulation]), test flights (§ 33 LVR 2014 and Part-DEFINITIONS (53) Regulation (EU) 2017/373), Maintenance Check Flights (MCF) (ANNEX I (76a) Regulation (EU) 965/2012) as well as all other controlled flights intending to conduct Airwork.

Remark: If there is any doubt as to whether coordination is required in accordance with the above described regulations, the pilot-in-command should contact the approach control unit Wien.

Remark: Failure to comply with the above described procedure may result in significant delays or denial of the requested program by the approach control unit Wien.

1.7.4. Simulated All-weather operations

© Austro Control GmbH

1.7.4.1. 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.

1.7.4.2. Die Verfahren bei geringer Sicht gemäß LOWW 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.

1.7.4.1. 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.

1.7.4.2. The low-visibility procedures according LOWW AD 2.22 will be applied only if traffic permits. ILS signals can be disturbed by departing or preceding landing traffic.

1.8. Nutzung der Pisten als "getrennte Pisten" im Sinne der VO (EU) 965/2012

Bei der Flugplanung und Flugdurchführung nach LOWW, müssen Betreiber und Piloten beachten, dass es unter gewissen Umständen dazu kommen kann, dass sofern eine Piste blockiert ist, die andere Piste ebenso (teilweise) unbenutzbar ist. Unter diesen Umständen stellen die Pisten am Flughafen LOWW **keine** getrennten Pisten im Sinne der Definition aus Ziffer 107 Anhang I Begriffsbestimmungen der VO (EU) 965/2012 dar.

1.8. Use of runways as "separate runways" in accordance with Regulation (EU) 965/2012

When planning or operating a flight to LOWW, operators and pilots shall note that under certain circumstances if one runway becomes blocked, the other runway will also be (partly) unusable. Under these circumstances the runways at LOWW **do not qualify** as separate runways in accordance with the definition number 107 of Annex I Definitions of Regulation (EU) 965/2012.

2. A380 BETRIEB

2.1. CAT I Betrieb

Sobald die „Critical Area“ des ILS-Landekurssenders durch einen A380 beeinträchtigt wird, erteilt die Flugverkehrskontrolle folgende Information an Anflüge im Endanflug: „Expect short-time ILS interference.“

2.2. LVP (CAT II/III) Betrieb

Ein A380 muss die „Critical Area“ des ILS Landekurssenders spätestens verlassen haben, wenn sich der nächste Anflug innerhalb von 4 NM zur Pistenschwelle befindet; andernfalls erteilt die Flugverkehrskontrolle die Anweisung für einen Fehlanflug.

2.2.1. Anflüge RWY 16

Gelandete A380 sollen die Piste 16 über die Schnellabrollbahn B10 (2095 M) verlassen, um das Durchrollen der „Critical Area“ des Landekurssenders und damit Fehlanflüge nachfolgender Luftfahrzeuge zu vermeiden.

2.2.2. Abflüge RWY 16

Abfliegende A380 auf Piste 16 müssen die Startleistung von Rollhalt B2 (TORA 3470 M) berechnen, um das Durchragen der „Sensitive Area“ des Landekurssenders (Rollhalt B1) zu vermeiden, was zu erheblichen Verzögerungen führen würde.

3. VERFAHREN BEI FUNKAUSFALL

3.1. Flüge, die „RNAV Transitions“ fliegen können, haben wie folgt zu verfahren:

3.1.1. squawk 7600

3.1.2. wenn die Betriebspiste bekannt ist:

2. A380 OPERATION

2.1. CAT I operation

As soon as the critical area of the ILS localizer will be infringed by A380 the following information shall be given to other approaching aircraft within final approach: ‘Expect short-time ILS interference.’

2.2. LVP (CAT II/III) operation

The critical area of the ILS localizer shall be vacated by A380 latest at the time a succeeding aircraft on final approach is within 4 NM from touchdown; otherwise instruction for a missed approach will be issued by ATC.

2.2.1. Arrivals RWY 16

Arriving A380 to RWY 16 are requested to vacate the RWY via TWY B10 (2095 M) to prevent infringement of he localizer critical area and subsequently avoid go arounds for succeeding aircraft.

2.2.2. Departures RWY 16

Departing A380 on RWY 16 shall calculate take off performance from TWY B2 (TORA 3470 M) to prevent penetration of localizer sensitive area (TWY B1) which would cause major delay.

3. RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

3.1. Flights able to perform RNAV transition shall proceed as follows:

3.1.1. squawk 7600

3.1.2. if RWY in use is known:

- Fortsetzung des Fluges entlang der „RNAV Transition“ (mit Suffix K, L, M oder N) bis zum Beginn des IAP der Betriebspiste,
- Sinkflug entlang der „RNAV Transition“ aus der zuletzt zugewiesenen Flughöhe auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte, (lt. „RNAV Transition“ Karte),
- Führen Sie das IAP zur Betriebspiste aus und landen Sie auf der Betriebspiste;

3.1.3. wenn die Betriebspiste nicht bekannt ist, wählen Sie in Abhängigkeit des aktuellen Wetterberichts oder der Vorhersage aus folgenden Verfahren:

3.1.3.1. bei Windstille, Ost-, Südost-, Süd- und Südwestwind:

- Fortsetzung des Fluges entlang der „RNAV Transition“ (mit Suffix L) bis zum Beginn des IAP der Piste 16,
- Sinkflug entlang der „RNAV Transition“ aus der zuletzt zugewiesenen Flughöhe auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. „RNAV Transition“ Karte),
- Führen Sie das IAP zur Piste 16 aus und landen Sie auf Piste 16;

3.1.3.2. bei West-, Nordwest-, Nord- und Nordostwind:

- Fortsetzung des Fluges entlang der „RNAV Transition“ (mit Suffix N) bis zum Beginn des IAP der Piste 34,
- Sinkflug entlang der „RNAV Transition“ aus der zuletzt zugewiesenen Flughöhe auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. „RNAV Transition“ Karte),
- Führen Sie das IAP zur Piste 34 aus und landen Sie auf Piste 34.

3.2. Flüge, die KEINE „RNAV Transitions“ fliegen können, haben wie folgt zu verfahren:

3.2.1. squawk 7600

3.2.2. bei Windstille, Ost-, Südost-, Süd- und Südwestwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):

- Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach WGM und in die Warterunde WGM ein,
- Sinken Sie auf 5000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR),
- Führen Sie ein IAP aus (ILS: „Interceptieren“ Sie das ILS aus der Warterunde WGM aus 5000 FT MSL) und landen Sie auf Piste 16;

3.2.3. bei West-, Nordwest-, Nord- und Nordostwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):

- Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe zum VOR/DME FMD, anschließend folgen Sie dem R-119 FMD nach BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, siehe LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) und fliegen Sie in die Warterunde BUCKU ein,
- Sinken Sie auf 3000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR),

- proceed in accordance with the lateral and vertical description of the RNAV transition (with Suffix K, L, M or N) to the final approach of the runway in use,
- while performing the RNAV transition, descend from the last cleared level to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map),
- perform IAP and land on the runway in use;

3.1.3. if the runway in use is NOT known choose the following procedures according WX forecast or actual WX report:

3.1.3.1. in case of calm winds or winds from east, southeast, south and southwest:

- proceed according RNAV transition (with Suffix L) to the relevant IAP of RWY 16,
- while performing the RNAV transition, descend from the last cleared level to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map),
- perform IAP and land on RWY 16;

3.1.3.2. in case of winds from west, northwest, north and northeast:

- proceed according RNAV transition (with Suffix N) to the relevant IAP of RWY 34,
- while performing the RNAV transition, descend from the last cleared level to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map),
- perform IAP and land on RWY 34.

3.2. Flights unable to perform RNAV transition shall proceed as follows:

3.2.1. squawk 7600

3.2.2. in case of calm winds or winds from east, southeast, south and southwest (according METAR or FCST):

- proceed at the last cleared level to WGM and enter the holding,
- descend to 5000 FT MSL (QNH according FCST or METAR),
- perform IAP (ILS: intercept ILS out of WGM holding 5000 FT MSL) and land on RWY 16;

3.2.3. in case of winds from west, northwest, north and northeast (according METAR or FCST):

- proceed at the last cleared level to VOR/DME FMD thereafter proceed on R-119 FMD to BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, see LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) and enter the holding,

- descend to 3000 FT MSL (QNH according FCST or METAR),

© Austro Control GmbH

- Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 29.

3.3. Funkausfall während des Standard-Durchstartverfahrens:

3.3.1. squawk 7600

3.3.2. bei Windstille, Ost-, Südost-, Süd- und Südwestwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):
- Nach Beendigung des Verfahrens fliegen Sie nach WGM und in die Warterunde ein,
- Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 16;

3.3.3. bei West-, Nordwest-, Nord- und Nordostwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):
- Nach Beendigung des Verfahrens fliegen Sie von VOR/ DME FMD auf dem R-119 FMD nach BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, siehe LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) und in die Warterunde ein,
- Sinken Sie auf 3000 FT MSL,
- Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 29.

4. GND SURVEILLANCE WIEN-SCHWECHAT (A-SMGCS LEVEL 2)

4.1. Auf dem Flughafen Wien wird das erweiterte Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem Level 2 (A-SMGCS Level 2) zur Überwachung der Manövrierflächen und Rollgassen eingesetzt.

4.2. Diese GND Surveillance-Anlage dient der Unterstützung, Planung und Überwachung des Verkehrs.
Das A-SMGCS Level 2 unterstützt die Flugverkehrskontrolle 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, Bodenfahrzeuge oder Hindernisse auf einer Betriebspiste befinden,
- Versorgung mit Verkehrsinformationen,
- Feststellen der Position von Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen auf den Bewegungsflächen,
- Unterstützung beim Rollen von Luftfahrzeugen,
- Unterstützung von Bodenfahrzeugen.

4.3. Transponder Verfahren

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

4.3.2. Abflüge müssen **spätestens** mit dem Ansuchen für ein „Push-Back"-Verfahren, oder falls kein „Push-Back"-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 aufgegeben wurde, die Luftfahrzeug-Registrierung aussenden.

- perform IAP and land on RWY 29.

3.3. COM Failure during execution of the standard missed approach procedure:

3.3.1. squawk 7600

3.3.2. in case of calm winds or winds from east, southeast, south and southwest (according METAR or FCST):
- after completion of the procedure fly to WGM and enter the holding,
- perform IAP and land on RWY 16;

3.3.3. in case of winds from west, northwest, north and northeast (according METAR or FCST):
- after completion of the procedure leave VOR/DME FMD on R-119 FMD to BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, see LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) and enter the holding,

- descend to 3000 FT MSL,
- perform IAP and land on RWY 29.

4. GND SURVEILLANCE WIEN-SCHWECHAT (A-SMGCS LEVEL 2)

4.1. Advanced Surface Movement Guidance and Control System Level 2 (A-SMGCS Level 2) is being used for surveillance of the manoeuvring area and taxilanes at airport Wien.

4.2. This ground surveillance tool is used for assistance, planning and observation.
A-SMGCS Level 2 supports ATC at following tasks:

- to monitor compliance with clearances and instructions of aircraft and vehicles,
- to ensure that there are not any aircraft, vehicle(s) or obstructions in front of a departure or landing on a runway-in-use,
- to provide traffic information,
- to determine the position of aircraft and vehicles on the movement areas,
- to assist taxiing aircraft,
- to assist vehicles,

4.3. Transponder Operating Procedure

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

4.3.2. Departing aircraft shall select the assigned code (squawk) and activate the Mode S transponder at Push-Back request or when there is no Push-Back 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.

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

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

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

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

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

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

4.4. RAVP (Reduced Aerodrome Visibility Procedure) LOWW

4.4. RAVP (Reduced Aerodrome Visibility Procedure) LOWW

4.4.1. Das Verfahren bezieht sich auf rollenden Verkehr auf allen Bewegungsflächen unter der Zuständigkeit der jeweiligen Flugplatzkontrollstelle und findet zwischen Luftfahrzeugen sowie Luftfahrzeugen und Fahrzeugen Anwendung.
Es wird festgehalten, dass kein numerischer Wert zur Abstandhaltung angewandt, sondern nur durch eine Anpassung der Arbeitsweise an die Sichtbedingungen die Vermeidung von Kollisionen sichergestellt wird.

4.4.1. This procedure refers to taxiing and driving traffic on the movement area under the jurisdiction of the aerodrome control unit and takes place between aircraft and aircraft and vehicles.
It is recorded that there is no numeric value for spacing applied but the avoidance of collisions will be ensured only by adaptation of method of operation.

4.4.2. RAVC (Reduced Aerodrome Visibility Conditions) sind gegeben, wenn es dem Tower-Flugverkehrsleiter nicht mehr möglich ist, die Bewegungsflächen ganz oder teilweise visuell zu überwachen.
Um die Möglichkeiten der Verkehrsteilnehmer und der Flugverkehrsleiter für die Bewegungslenkung am Boden unter verschiedenen Sichtbedingungen darzulegen, werden die Bedingungen in vier Klassen unterschieden.

4.4.2. RAVC (Reduced Aerodrome Visibility Conditions) are given when it is not possible for the Tower Controller to monitor the complete movement area or parts of it visually.
To expound the possibilities for pilots, drivers and air traffic controllers for the guidance of traffic on ground under various visibility conditions the conditions are divided into 4 classes.

4.4.3. VC 1

4.4.3. VC 1

4.4.3.1. Ausreichende Sichtverhältnisse für den Piloten, um nach Sicht zu rollen und Kollisionen mit anderem Verkehr auf den Bewegungsflächen durch visuelle Erkennung zu verhindern sowie für das Personal von Flugverkehrskontrollstellen die Kontrolle des gesamten Verkehrs auf den Bewegungsflächen auf Grundlage visueller Überwachung durchzuführen.

4.4.3.1. Sufficient visibility conditions for pilots and drivers to taxi and to avoid collisions with other traffic on the movement area visually and for ATC personnel to control traffic on the movement area by visual surveillance.

4.4.4. VC 2 (RAVC)

4.4.4. VC 2 (RAVC)

4.4.4.1. Ausreichende Sichtverhältnisse für den Piloten, um nach Sicht zu rollen und Kollisionen mit anderem Verkehr auf den Bewegungsflächen durch visuelle Erkennung zu verhindern, jedoch nicht ausreichend für das Personal von Flugverkehrskontrollstellen die Kontrolle des gesamten Verkehrs auf den Bewegungsflächen auf Grundlage visueller Überwachung durchzuführen. Ab VC2 sind RAVC gegeben.

4.4.4.1. Sufficient visibility conditions for pilots and drivers to taxi and to avoid collisions with other traffic on the movement area visually but not sufficient for ATC personnel to control traffic on the movement area by visual surveillance. Starting with VC2 RAVC are given.

4.4.5. VC 3 (RAVC)

4.4.5. VC 3 (RAVC)

4.4.5.1. Ausreichende Sichtverhältnisse für den Piloten, um nach Sicht zu rollen, aber nicht ausreichend um Kollisionen mit anderem Verkehr auf den Bewegungsflächen durch visuelle Erkennung zu verhindern und nicht ausreichend für das Personal von Flugverkehrskontrollstellen, um die Kontrolle des gesamten Verkehrs auf den Bewegungsflächen auf Grundlage visueller Überwachung durchzuführen. VC3-Bedingungen gelten bei einem RVR-Wert von weniger als 400 M.

4.4.5.1. Sufficient visibility conditions for pilots and drivers to taxi visually but not sufficient to avoid collisions with other traffic on the movement area and not sufficient for ATC personnel to control traffic on the movement area by visual surveillance. VC3 conditions are valid when RVR touchdown zone is below 400 M.

© Austro Control GmbH

Anmerkung: Der RVR-Wert der nächstliegenden RVR-Station wird in diesem Kontext als Näherungswert herangezogen.
Als Alternative zum RVR-Wert können Piloten-, AIR-, oder MET-Meldungen als Auslöser für VC3 herangezogen werden.

Remark: In this context the RVR value of the nearest RVR station is used.

As an option to the RVR value pilots reports, airside manager reports or MET announcements can be used.

4.4.6. VC 4

4.4.6.1. Als weitere Einschränkung zu VC3, ist es dem Piloten unter VC4 nicht mehr möglich, nach Sicht zu rollen. VC4-Bedingungen gelten bei einem RVR-Wert von 75 M oder weniger.

Umstufung auf VC2
Meldet ein Pilot bzw. Fahrzeuglenker unter Sichtbedingungen VC3 und VC4, dass es ihm möglich ist, eine Kollision mit anderem Verkehr auf den Bewegungsflächen durch visuelle Erkennung zu verhindern, so ist eine Umstufung auf VC2 für den betreffenden Verkehr jederzeit möglich.

4.4.6. VC 4

4.4.6.1. As a further restriction to VC3 pilots are unable to taxi visually under VC4 conditions. VC4 conditions are given when RVR touchdown zone is 75 M or less.

Reclassification to VC2:
When pilots or vehicle drivers report under VC3 or VC4 that they are able to avoid collisions with other traffic by visual recognition a reclassification to VC2 is any time possible for the concerned traffic.

4.5. Halteverfahren an Rollhalten vor der Betriebspiste

4.5.1. 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.

4.5. Holding procedure at runway holding points

4.5.1. All aircraft shall hold as short of the runway holding points as possible. However they may not cross without clearance from ATC. 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.

4.6. Führung von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Freigabebalken

4.6.1. Freigabebalken werden zusammen mit der Mittellinienbefeuerung 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.

4.6. Aircraft guidance by means of clearance bars

4.6.1. 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.

5. HIRO (HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATION) SYSTEM

5.1. Das HIRO System ist, sofern von der Flugverkehrskontrolle nicht anders verlautbart (z.B. über ATIS), von 0600 - 2300 (Lokalzeit) gültig.
Das HIRO System garantiert eine maximale Pistennutzung, verringert Fehlanflüge und ermöglicht Abflüge auch bei Ein-Pisten-Betrieb und stetigem Anflugverkehr.

5. HIRO (HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATION) SYSTEM

5.1. The HIRO System is valid from 0600 – 2300 (local time) unless otherwise advised by ATC (e.g. via ATIS).
The HIRO System ensures a maximum runway capacity, minimizes ‘go arounds’ and enables departures during single runway operation and continuous inbound traffic.

5.2. Anflüge

5.2.1. Das schnelle Verlassen der Landepiste ermöglicht der Flugverkehrskontrolle, Luftfahrzeuge mit dem entsprechenden Minimum (Radarstaffelung von 2,5 NM oder Staffelungsminimum entsprechend der Wirbelschleppenkategorie) während des Endanfluges zu staffeln.

5.2. Arrivals

5.2.1. Expeditious exit from the landing runway allows ATC to separate aircraft with the appropriate separation minimum (radar separation 2,5 NM or separation minimum according wake vortex category) during final approach.

5.2.2. Um die Pistenbelegungszeit so gering wie möglich zu halten, soll folgendes Verfahren eingehalten werden:

- Grundsätzlich soll eine Abrollbahn geplant werden, welcher nach der Landung unter normalen Umständen auch genutzt wird. Eine frühere Abrollbahn zu verpassen und anschließend langsam zur nächsten zu rollen, muss vermieden werden.
- Sofern durchführbar, soll die Landepiste immer über die für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie definierte Abrollbahn verlassen werden (siehe untenstehende Tabelle).

5.2.2. To minimize the runway occupancy time pilots should make use of the following procedure:

- In general an exit taxiway should be planned which is used after landing under normal circumstances. Missing an earlier exit taxiway and continuing slowly to the next exit taxiway should be avoided.

- If possible, the runway should be vacated via the defined exit taxiway for each aircraft category (see table below).

	Betriebspiste/RWY 11	**Betriebspiste/RWY 16**	**Betriebspiste/RWY 29**	**Betriebspiste/RWY 34**
Luftfahrzeugkategorie / Aircraft category	Abrollbahn/Exit Taxiway	Abrollbahn/Exit Taxiway	Abrollbahn/Exit Taxiway	Abrollbahn/Exit Taxiway
	Distanz/Distance	Distanz/Distance	Distanz/Distance	Distanz/Distance
SUPER HEAVY	**A4**	**B10** (B11)	**A9** (A10)	**B4**
	2390 M	2095 M (3335 M)*	2200 M (2905 M)	2335 M
HEAVY	**A4**	**B10**	**A9**	**B5** (B4)
	2390 M	2095 M	2200 M	1940 M (2335 M)
MEDIUM (JET)	**A6** (A8)	**B8** (B6)	**A7**	**B7** (B5)
	1860 M (1170 M)	1700 M (1215 M)	1670 M	1630 M (1940 M)
MEDIUM (Turboprops)	**A8**	**B6**	**A7**	**B7**
	1170 M	1215 M	1670 M	1630 M
LIGHT (JET)	**A8**	**B6**	**A7**	**B7**
	1170 M	1215 M	1670 M	1630 M
LIGHT	**A8**	**B3**	**A7**	**B9**
	1170 M	925 M	1670 M	1200 M

Anmerkung: * Gelandete A380 sollen die Piste 16 über die Schnellabrollbahn B10 (2095 M) verlassen, um das Durchrollen der „Critical Area“ des Landekurssenders und damit Fehlanflüge nachfolgender Luftfahrzeuge zu vermeiden.

Remark: * Arriving A380 to RWY 16 are requested to vacate the RWY via TWY B10 (2095 M) to prevent infringement of the localizer critical area and subsequently avoid go arounds for succeeding aircraft.

5.2.3. Kann dem HIRO System nicht entsprochen werden, ist TWR ehest möglich zu informieren.

5.2.3. If unable to comply with the HIRO System advise TWR as soon as possible.

5.3. Abflüge

5.3. Departures

5.3.1. Die Flugverkehrskontrolle geht davon aus, dass jedes Luftfahrzeug am Rollhalt bereit ist, zum Abflugpunkt zu rollen, und unverzüglich nach Erhalt der Startfreigabe mit dem Startlauf zu beginnen.
Ist das Luftfahrzeug beim Erreichen des Rollhalts (Nr. 1 am Rollhalt) nicht abflugbereit, muss die Flugverkehrskontrolle informiert werden.

5.3.1. ATC will consider every aircraft at the holding point as able to commence line up and take off roll immediately after clearance issued.
Pilots not ready when reaching the holding point (no aircraft in front on the same taxiway) shall advise ATC as early as possible.

© Austro Control GmbH

5.3.2. Beim Erteilen der Startfreigabe wird seitens der Flugverkehrskontrolle erwartet und eingeplant, dass innerhalb von 10 Sekunden nach Erhalt der Startfreigabe der Beginn des Startlaufes zu erkennen ist.
Kann diese Anforderung nicht erfüllt werden, ist die Flugverkehrskontrolle vor dem Einrollen in die Piste zu informieren.

5.3.2. When cleared for take off ATC will expect and has planned on seeing movement within 10 seconds (of take off clearance being issued).
Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC before entering the runway.

5.3.3. Die veröffentlichten Vorschriften zur Wirbelschleppen-Abstandhaltung werden von der Flugverkehrskontrolle angewendet.
Piste 11: A11, A12; Piste 29: A1, A2; Piste 16: B1, B2 und Piste 34: B11, B12 werden in Bezug auf Wirbelschleppen-Abstandhaltung als ein Rollhalt angesehen. Wird mehr als das vorgeschriebene Minimum verlangt, soll die Flugverkehrskontrolle davon in Kenntnis gesetzt werden **bevor** das Luftfahrzeug in die Piste rollt.

5.3.3. Wake vortex separation is applied by ATC in accordance with the published requirements.
Runway 11: A11, A12; Runway 29: A1, A2; Runway 16: B1, B2 and Runway 34: B11, B12 are NOT, for the purposes of wake vortex, considered by ATC to be intersection departures. If more separation than the prescribed minima is requested, pilots shall notify ATC **before** entering the runway.

5.3.4. Folgende Startlaufstrecken sind vorzubereiten:

5.3.4. Pilots shall prepare and be ready to accept the following intersection take off runs:

	Betriebspiste / RWY 11	**Betriebspiste / RWY 16**	**Betriebspiste / RWY 29**	**Betriebspiste / RWY 34**
Luftfahrzeugkategorie / Aircraft category	Rollhalt/TWY Designator	Rollhalt/TWY Designator	Rollhalt/TWY Designator	Rollhalt/TWY Designator
	TORA	TORA	TORA	TORA
MEDIUM LIGHT	**A10**	**B4**	**A3**	**B10**
	3001 M	2482 M	3158 M	2336 M

5.3.5. Um die Pistenkapazität zu vergrößern und um gegebenenfalls Startfenstern („Slots“) zu entsprechen, kann die Flugverkehrskontrolle die Startreihenfolge jederzeit verändern.
Ferner können auch Rollhalte zugewiesen werden, welche nicht oben angeführt wurden.
Kann der verkürzte Startlauf von dem zugewiesenen, bzw. oben angeführten Rollhalt nicht akzeptiert werden, ist die Flugverkehrskontrolle rechtzeitig zu informieren.

5.3.5. To increase runway capacity and to comply with slot times, ATC may reorder departure sequence at any time.

In addition intersections other than those prescribed above will be assigned.
Pilots unable to accept the reduced take off runs from the assigned or above mentioned intersections shall inform ATC in time.

6. PISTENVERTEILUNGSPLAN

6.1. Die Betriebspiste wird für An- und Abflüge von der Flugsicherung laut Pistenverteilungsplan zugeteilt.
Piloten, welche eine maximale Querwindkomponente des durchschnittlichen Windes von 25 Knoten und des Spitzenwertes von 30 Knoten auf trockener Piste (kein Belag) bzw. eine maximale Querwindkomponente des durchschnittlichen Windes von 20 Knoten und des Spitzenwertes von 25 Knoten auf nasser Piste unter folgenden Bedingungen nicht akzeptieren können

1. Präzisionsanflugverfahren verfügbar (ILS)
2. Pistenzustandskennzahl (RWYCC) 5 oder höher
3. Bodenwind der Aufsetzzone wird von der Flugsicherung nach Passieren des Außenmarkers an die anfliegenden Luftfahrzeuge gemeldet
4. Die Windinformation der Betriebspiste wird mittels ATIS ausgesendet
5. Die Flugsicherung wird bei Überschreiten der mittleren Querwindkomponente von 15 Knoten, Abweichungen der Windspitzen von mehr als 5 Knoten zum mittleren Wind bei Erteilung der Lande- oder Startfreigabe übermitteln

6. PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM

6.1. ATC will assign the runway in use for departing and arriving aircraft according preferential runway system.
Pilots that can not accept a cross wind component of maximum 25 KT (mean wind) or 30 KT (gusts) on a dry runway (no contamination) or a cross wind component of maximum 20 KT (mean wind) or 25 KT (gusts) on a wet runway at the following conditions

1. Precision IAP available (ILS)
2. Runway Condition Code 5 or higher
3. Current surface wind reported by ATC after the arriving aircraft passed the outer marker
4. Wind information for the runway in use is included in ATIS
5. If cross wind component of the mean wind is greater than 15 KT, ATC includes variations in wind speeds of more than 5 KT between mean wind and gusts in the landing/take-off clearance

haben dies der Flugsicherung (Anflugkontrolle oder Tower Wien) so bald wie möglich mitzuteilen und müssen aufgrund der Notwendigkeit der Neuordnung der Anflugfolge mit einer Verzögerung von bis zu 25 Minuten rechnen.

6.2. Zeiträume

6.2.1. Tag 0600-2000 (0500-1900)

- Westwinde: zu erwarten ist Anflug Piste 34, Hauptabflugpiste 29.
- Südwinde/Ostwinde: zu erwarten ist Anflug Piste 11, Abflüge Piste 16.
- Windstille: zu erwarten ist Anflug Piste 16 oder 34, Hauptabflugpiste 29.

Falls es die Situation während der Spitzenlandezeit zulässt: gleichzeitige Anflüge auf den Pisten 11 und 16.

6.2.2. Nacht 2000-0600 (1900-0500)

- Bei Windstille und Westwinden ist Ein-Pisten-Betrieb 29 zu erwarten.
- Bei Wind aus Südosten ist Anflug Piste 16, Abflug Piste 11 zu erwarten.

7. „CONTINGENCY PROCEDURES“

7.1. „Contingency Procedure“ für Piste 29

7.1.1. Beim Erstellen eines „Contingency Verfahrens“ für Piste 29 sollen Flugzeugbetreiber Rechtskurven nach dem Abflug aufgrund der Raffinerie nordwestlich der Piste 29 vermeiden (2 NM entfernt vom „Departure End of Runway“ der Piste 29).

7.2. „Contingency Procedure“ für Piste 11

7.2.1. Beim Erstellen eines „Contingency Verfahrens“ für Piste 11 sollen Flugzeugbetreiber Kurse vermeiden, die den Endanflug der Piste 16 beeinträchtigen.

8. ROLLGASSEN 40 BLUE, 40 CENTRE UND 40 ORANGE

8.1. Allgemenes

8.1.1. Die Rollgassen 40 blue und 40 orange dürfen von Luftfahrzeugen „ICAO-Code letter-C“ (MAX Spannweite 35,99 M) oder kleiner verwendet werden.

8.1.2. Die Markierung der Rollgasse 40 blue erfolgt durch eine BLAUE Mittellinie sowie eine GRÜN und BLAU alternierende Mittellinienbefeuerung.

8.1.3. Die Markierung der Rollgasse 40 orange erfolgt durch eine ORANGE Mittellinie sowie eine GRÜN und ORANGE alternierende Mittellinienbefeuerung.

8.1.4. ATC Phraseologie:
- „BLUE LINE“ für Rollgasse 40 blue,
- „ORANGE LINE“ für Rollgasse 40 orange und

shall advise ATC (APP or TWR Wien) as soon as practicable and have to prepare for delays up to 25 minutes due to re-sequencing process.

6.2. Time periods

6.2.1. Day 0600-2000 (0500-1900)

- Westerly winds: expect arrival runway 34, main departure runway 29.
- South/- Easterly winds: expect arrival runway 11, departures runway 16.
- Wind calm: expect arrival runway 16 or 34, main departure runway 29.

If situation permits during landing peak: simultaneous arrivals on runways 11 and 16.

6.2.2. Night 2000-0600 (1900-0500)

- During wind calm and westerly winds expect single runway operation 29.
- During wind conditions from southeast expect arrival runway 16, departure runway 11.

7. CONTINGENCY PROCEDURES

7.1. Contingency Procedure for RWY 29

7.1.1. When designing a contingency procedure for RWY 29 operators shall consider the following: Avoid right turn after departure due to refinery located north-west of runway 29 (2 NM from departure end of runway RWY 29).

7.2. Contingency Procedure for RWY 11

7.2.1. When designing a contingency procedure for RWY 11 operators shall avoid tracks interfering with final approach of RWY 16.

8. TAXILANES 40 BLUE, 40 CENTRE AND 40 ORANGE

8.1. General

8.1.1. Taxilanes 40 blue and 40 orange may be used by ‘ICAO-Code letter-C’ aircraft (MAX wingspan 35,99 M) or smaller.

8.1.2. Taxilane 40 blue is marked by a BLUE centreline and alternating GREEN and BLUE centreline lighting.

8.1.3. Taxilane 40 orange is marked by an ORANGE centreline and alternating GREEN and ORANGE centreline lighting.

8.1.4. ATC phraseology:
- ‘BLUE LINE’ for taxilane 40 blue,
- ‘ORANGE LINE’ for taxilane 40 orange and

© Austro Control GmbH

- „TAXILANE 40 CENTRE“ für Rollgasse 40 centre.

8.1.5. Die Rollgasse 40 centre wird für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von mehr als 35,99 M verwendet.

8.2. ATC- und „Push-Back“-Verfahren

8.2.1. „Push-Back“ Verfahren

8.2.1.1. Durch „Push-Back“ von den Parkpositionen H41, H42, H43, H44 und H45 erfolgt die Aufstellung der Luftfahrzeuge auf der Rollgasse 40 orange.

8.2.1.2. Durch „Push-Back“ von den Parkpositionen F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32 und F36 erfolgt die Aufstellung der Luftfahrzeuge auf der Rollgasse 40 blue.

8.2.1.3. Durch „Push-Back“ von den Parkpositionen G16, G26 und G36 erfolgt die Aufstellung der Luftfahrzeuge auf der Rollgasse 40 centre.

8.2.1.4. Alternative „Push-Backs“ im Ermessen von der Flugverkehrskontrolle.

8.2.2. ZUROLL-Verfahren

8.2.2.1. Standard-Rollstrecken zu den Parkpositionen H41-H49 für Luftfahrzeuge mit MAX Spannweite 35,99 M leiten Luftfahrzeuge über die Rollgasse 40 orange.

8.2.2.2. Standard-Rollstrecken zu den Parkpositionen F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32 und F36 für Luftfahrzeuge mit MAX Spannweite 35,99 M leiten Luftfahrzeuge über die Rollgasse 40 blue.

8.2.2.3. Standard-Rollstrecken zu den Parkpositionen F42, F44, F46, F48, F50, G16-G36 sowie H97-H99 leiten Luftfahrzeuge über die Rollgasse 40 centre.

8.2.2.4. Alternative Rollanweisungen im Ermessen von der Flugverkehrskontrolle.

8.2.3. ABROLL-Verfahren

8.2.3.1. Standard-Rollstrecken leiten Luftfahrzeuge über die Linie, auf welcher sie nach dem „Push-Back“ aufgestellt sind.

8.2.3.2. Alternative Rollanweisungen im Ermessen von der Flugverkehrskontrolle. In diesem Fall müssen Luftfahrzeuge auf dem kürzest möglichen Weg zur jeweils anderen Linie drehen und entlang dieser abrollen.

8.2.4. Die Verantwortung betreffend „Wingtip Clearance“ verbleibt zu jeder Zeit bei der Flugbesatzung.

9. „START-UP“- UND „PUSH-BACK“-VERFAHREN

9.1. Einholung der Streckenfreigabe

- ‘TAXILANE 40 CENTRE’ for taxilane 40 centre.

8.1.5. Taxilane 40 centre will be used for aircraft with wingspan of more than 35,99 M.

8.2. ATC and Push-Back Procedures

8.2.1. Push-Back-Procedure

8.2.1.1. Push-Backs from parking positions H41, H42, H43, H44 and H45 establish aircraft on taxilane 40 orange.

8.2.1.2. Push-Backs from parking positions F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32 and F36 establish aircraft on taxilane 40 blue.

8.2.1.3. Push-Backs from parking positions G16, G26 and G36 establish aircraft on taxilane 40 centre.

8.2.1.4. Alternate Push-Backs at ATC discretion.

8.2.2. IN TAXIING Procedure

8.2.2.1. Standard taxi routings to parking positions H41-H49 for aircraft with MAX wing span 35,99 M lead aircraft via taxilane 40 orange.

8.2.2.2. Standard taxi routings to parking positions F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32 and F36 for aircraft with MAX wing span 35,99 M lead aircraft via taxilane 40 blue.

8.2.2.3. Standard taxi routings to parking positions F42, F44, F46, F48, F50, G16-G36 as well as H97-H99 lead aircraft via taxilane 40 centre.

8.2.2.4. Alternate taxi instructions at ATC discretion.

8.2.3. OUT TAXIING Procedure

8.2.3.1. Standard taxi routings lead aircraft via the line on which they are established after Push-Back.

8.2.3.2. Alternate taxi instructions at ATC discretion. In this case aircraft shall turn to and establish on the alternate line on shortest possible way.

8.2.4. The responsibility for wingtip clearance remains with the flight crew at all times.

9. START-UP AND PUSH-BACK PROCEDURES

9.1. Routing Clearance Request

9.1.1. Die Streckenfreigabe ist frühestens **15 Minuten** vor der voraussichtlichen Abblockzeit verfügbar und kann entweder digital über DCL/Digital Departure Clearance oder im Sprechfunkwege bei WIEN DELIVERY abgefragt werden.

9.2. Digitale Abflugfreigabe (Digital Departure Clearance/ DCL)

9.2.1. In der DCL-Maske muss die korrekte Parkposition eingegeben werden. Luftfahrzeuge, die am GAC/General Aviation-Vorfeld abgestellt sind, müssen GAC eintragen.

9.2.2. Die erfolgreich übermittelte Freigabe hat der Pilot innerhalb der nächsten 10 Minuten zu akzeptieren und zu bestätigen.

9.2.3. Für eine Enteisungsanforderung sind folgende Schlüsselwörter in das optionale freie Testfeld einzugeben:
DEICE, DE-ICE oder ICE.

9.2.4. Für eine Enteisungsabmeldung sind folgende Schlüsselwörter in das optionale freie Testfeld einzugeben: NO ICE, NOT DEICE, CNL DEICING oder CANCEL DE-ICE

9.2.5. Im Fall von irgendwelchen Unstimmigkeiten, Nichtverfügbarkeit von Daten oder Datenfehlern hat der Pilot auf die Sprachkommunikation zurückzugreifen.

9.3. „Start-Up"- und „Push-Back"

9.3.1. „Start-Up"- und „Push-Back"-Freigaben werden ausschließlich auf Frequenzen von WIEN GROUND oder WIEN TOWER erteilt.

9.3.2. Piloten haben sicherzustellen, dass die Abfertigung beendet und die Bodencrew bereit ist, bevor eine „Push-Back"-Freigabe beantragt wird.

9.3.3. Sobald eine „Push-Back"-Freigabe erhalten wird, muss der „Push-Back" ohne Verzögerung begonnen werden, damit die maximale Kapazität ausgenutzt wird.

9.1.1. A routing clearance can be requested earliest **15 minutes** prior the Estimated Off-Block Time. This can be done either digital via DCL/Digital Departure Clearance or by voice from WIEN DELIVERY.

9.2. Digital Departure Clearance (DCL)

9.2.1. Within the DCL mask the correct parking position has to be entered. Aircraft parked at the GAC/General Aviation apron shall enter GAC.

9.2.2. The successful transmitted clearance must be accepted and confirmed by the pilot within maximum 10 minutes.

9.2.3. For a deicing request submit one of the following keywords in the optional free test field:
DEICE, DE-ICE or ICE.

9.2.4. For the cancellation of a deicing request submit one of the following keywords in the optional free test field: NO ICE, NOT DEICE, CNL DEICING or CANCEL DE-ICE

9.2.5. In case of any discrepancies, unavailability of data or data errors the pilot has to revert to voice communication.

9.3. Start-Up and Push-Back

9.3.1. Start-Up and Push-Back clearances are only issued on designated frequencies from WIEN GROUND or WIEN TOWER.

9.3.2. The pilot has to assure that boarding is completed and the ground crew is ready, before such a clearance request.

9.3.3. After receiving a Push-Back clearance, the Push-Back has to be commenced without delay to assure the maximum amount of capacity.

© Austro Control GmbH

10. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

10.1. CDM-Verfahren

Ein permanenter, vollautomatischer Datenaustausch mit Network Operations ist hergestellt. Dieser ermöglicht frühzeitige, präzise Vorhersagen für Lande- und Abflugzeiten. Durch die Verwendung von lokalen target take-off times wird die Berechnung der CTOT (falls zutreffend) genauer und effizienter.

Folgende Nachrichten werden verwendet:

- Flight Update Message (FUM)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- Predicted Departure Planning Information Message (P-DPI)
- General Arrival Planning Information Message (G-API)

Die grundlegenden Verfahren von Network Operations bleiben bestehen.
Alle IFR-Flüge, die von LOWW abfliegen, sind betroffen und müssen sich an die folgenden lokalen Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)-Verfahren halten:

10.1.1. Flugplanüberprüfung

10.1.1.1. ATC-Flugpläne werden im Hinblick auf ihren „Airport Slot“ – „Scheduled Off-Block Time“ (SOBT) - überprüft. Liegt kein „Airport Slot“ vor oder weichen SOBT und „Estimated Off-Block Time“ (EOBT) voneinander ab, erfolgt eine Information an die entsprechende Kontaktadresse, mit der Aufforderung diese Zeit anzupassen.

10.1.1.2. Für Flugplanaufgabe und -änderung ist der Flugzeugbetreiber verantwortlich. Er kann diese Aufgabe einem niedergelassenen Abfertigungsunternehmen übertragen.

10.1.2. TOBT-TSAT-Verfahren

10.1.2.1. Die **TOBT** (Target Off Block Time) bezeichnet die Zeit, zu welcher der Flugzeugbetreiber bzw. das Abfertigungsunternehmen erwartet, dass das Flugzeug fertig abgefertigt ist, alle Türen geschlossen sind, die Fluggastbrücke vom Flugzeug entfernt wurde, das Push-Back-Fahrzeug verfügbar ist und die Triebwerke angelassen werden können.

10.1.2.2. Der Flugzeugbetreiber ist für die Korrektheit und Einhaltung der TOBT verantwortlich, kann diese Verantwortlichkeit aber auch an einen „Handling Agenten“ oder eine andere Fluggesellschaft übertragen.

10.1.2.3. Der Flugzeugbetreiber hat folgende Möglichkeiten zur Bekanntgabe der TOBT:

10. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

10.1. CDM Procedures

A permanent and fully automatic data exchange with the Network Operations is established. This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times. Furthermore, this will allow for more accurate and efficient calculation of the CTOT (when applicable) due to the use of local target take-off times.

The following messages are used:

- Flight Update Message (FUM)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- Predicted Departure Planning Information Message (P-DPI)
- General Arrival Planning Information Message (G-API)

The basic Network Operations procedures continue to apply.

All IFR flights departing LOWW will be affected and shall adhere closely to the following local Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) procedures:

10.1.1. Flight Plan Check

10.1.1.1. ATC flight plans will be checked with regard to their Airport Slot – Scheduled Off-Block Time (SOBT). If they do not correspond, the contact address will be informed together with the request to coordinate the times.

10.1.1.2. Filing and updating a flight plan is the responsibility of the Aircraft Operator. He may delegate these tasks to his accredited Handling Agent.

10.1.2. TOBT-TSAT Procedure

10.1.2.1. The **TOBT** (Target Off Block Time) represents the time that an Aircraft Operator or Handling Agent estimates that the aircraft handling will be completed, all doors closed, boarding bridge removed, Push-Back vehicle available, ready to Start-Up immediately.

10.1.2.2. The aircraft operator is responsible for the correctness of and adherence to the TOBT, but may delegate this responsibility to the Handling Agent or another airline.

10.1.2.3. The TOBT shall be announced by:

- Eingabe durch den Flugzeugbetreiber / Dispatch
  Die Eingabe der TOBT erfolgt über die ISP (Information Sharing Platform). Die Zugangsdaten hierfür können über folgende Mailadresse angefordert werden: cdm@viennaairport.com,
- Beauftragung des zuständigen „Handling Agents“,
- Beauftragung VAH (Vienna Aircraft Handling).

10.1.2.4. Die TOBT wird zuerst automatisch aufgrund der Landezeit, minimalen Bodenzeit und der geplanten Abflugzeit/Flugplanzeit berechnet. Es können jederzeit manuelle TOBT Änderungen vorgenommen werden, wobei die eingegebene TOBT sich mindestens 5 Minuten von der aktuellen unterscheiden muss. Jede TOBT Änderung führt zu einer Neuberechnung der TSAT, muss aber nicht unbedingt zu einer TSAT Anpassung führen.

10.1.2.5. Die **TSAT** (Target Start-Up Approval Time) wird von der Flugsicherung (ATC) unter Berücksichtigung von ATFM-Restriktionen und der verfügbaren Kapazität am Flughafen ausgegeben und bezeichnet den Zeitpunkt, zu dem ein Luftfahrzeug das Anlassen der Triebwerke erwarten kann. ATC erstellt die Reihenfolge auf Grundlage der eingelangten TOBTs. Eine TSAT kann sich aufgrund von geänderten Parametern (Pistenkapazität, TOBT und TSAT anderer Flüge) jederzeit ändern.

10.1.2.6. Die Bekanntgabe der TSAT erfolgt 30 Minuten vor der gemeldeten TOBT. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass eine TOBT den Status „Ready for Start-Up“ wiederspiegelt, da sie die Grundlage für die Errechnung der TSAT ist.

10.1.2.7. TOBT-Anpassungen sollen rechtzeitig erfolgen. Bei Abweichung der EOBT um 15 Minuten und mehr, besteht weiterhin die Verpflichtung, eine Verspätungsmeldung an IFPS abzusetzen.

10.1.3. TSAT-Verbreitung

10.1.3.1. Die TSAT wird über folgende Wege mitgeteilt:
- über die Fluggesellschaft oder den „Handling Agent“,
- für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt entweder über den „Handling Agent“ oder am Schalter für die Allgemeine Luftfahrt im General Aviation Terminal/GAT,
- bei Pierpositionen über das „Docking Guidance System“ (zeigt die TOBT bis zum Zeitpunkt an dem "bereit zum Anlassen der Triebwerke" an WIEN DELIVERY gemeldet wurde, danach die TSAT),
- über die Internetseite cdm.viennaairport.com (siehe Punkt 10.1.3.2.).

10.1.3.2. cdm.viennaairport.com

10.1.3.2.1. Auf der Internetseite cdm.viennaairport.com werden nach Eingabe des Callsigns oder der Flugnummer folgende Abflug relevanten Daten für den jeweiligen Flug angezeigt:

- the aircraft operator / dispatch by ISP (Information Sharing Platform) input. The login can be requested on the following email address: cdm@viennaairport.com,
- Handling Agents,
- VAH (Vienna Aircraft Handling),

10.1.2.4. The automatic TOBT calculation considers landing time, minimum aircraft turnaround time and planned time of departure. Manually TOBT changes are possible any time, whereby the new TOBT must differ at least five minutes from the actual TOBT. After every TOBT change the TSAT will be recalculated, but that doesn´t automatically lead to a TSAT change.

10.1.2.5. The **TSAT** (Target Start-Up Approval Time) is issued by ATC and represents the time at which an aircraft can expect Start-Up, taking into account the ATFM restrictions and local constraints. ATC sequences the departures based on TOBT. A TSAT may be changed anytime due to changing parameters (runway capacity, TOBT and TSAT of other flights).

10.1.2.6. TSAT will be calculated from TOBT-30 MIN onwards. However it is of the utmost importance that a TOBT reflects the potential readiness of the aircraft, since it is the basis for the determination of TSAT.

10.1.2.7. TOBT adaptations shall be done as soon as possible. It is still mandatory to send a delay message to the IFPS if the EOBT deviates by 15 minutes or more.

10.1.3. TSAT Announcement

10.1.3.1. The TSAT will be announced
- via the airline or handling agent,
- for general aviation flights either via handling agent or at the general aviation counter at the General Aviation Terminal/GAT,
- at pier stands via the Docking Guidance System (shows TOBT until the aircraft has reported ready for start-up to WIEN DELIVERY, thereafter TSAT),
- via the webpage cdm.viennaairport.com (see item 10.1.3.2.).

10.1.3.2. cdm.viennaairport.com

10.1.3.2.1. After callsign or flight number submission the following relevant data for the particular flight will be displayed on the webpage cdm.viennaairport.com:

© Austro Control GmbH

- STD (Scheduled Time of Departure)
- TOBT (Target Off Block Time)
- EOBT (Estimated Off Block Time)
- TSAT (Target Start Up Approval Time)
- CTOT (Calculated Take Off Time)
- Luftfahrzeugtype
- Luftfahrzeugkennzeichen
- Abstellposition

Flüge der General Aviation sind aus Datenschutzgründen von der Anzeige ausgenommen.

10.1.3.2.2. Für Flüge der General Aviation besteht die Möglichkeit der Anzeige erst nach einer schriftlichen Zusage durch den Luftfahrzeughalter. Das entsprechende Formular erhalten sie:

- beim Informationsschalter der General Aviation,
- per Email an cdm@viennaairport.com,
- auf der Internetseite cdm.viennaairport.com.

10.1.4. „Start-Up“ und „Push-Back“

10.1.4.1. Freigaben für „Start-Up“ und „Push-Back“ erfolgen auf Grundlage der TSAT.
Folgende Regeln kommen zur Anwendung:

- Zum Zeitpunkt der TOBT (+/- 5min) muss das Luftfahrzeug bereit zum Anlassen der Triebwerke sein und dies auf WIEN DELIVERY melden.
- ATTN: Wenn innerhalb dieses Zeitfensters keine „ready“ Meldung erfolgt, muss die TOBT frühestmöglich angepasst werden.
- WIEN DELIVERY transferiert das Luftfahrzeug entsprechend der TSAT auf WIEN GROUND. WIEN GROUND erteilt Start-up bzw. Push-Back Freigaben unter Berücksichtigung der TSAT und der aktuellen Verkehrssituation.

11. RICHTLINIE ZUM VERLASSEN DER PISTE 16

11.1. Das Luftfahrzeug landet, kann jedoch aufgrund von Frequenzüberlastung keinen Kontakt zu WIEN GROUND herstellen. In diesem Fall sollte der Pilot die Landebahn vollständig verlassen und anschließend in die Rollbahn E einrollen.

LOWW AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

1. Entsprechend der österreichischen „Zivilluftfahrzeug- Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005“ (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhanges 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

2. LÄRMMINDERUNGSVERFAHREN

- STD (Scheduled Time of Departure)
- TOBT (Target Off Block Time)
- EOBT (Estimated Off Block Time)
- TSAT (Target Start Up Approval Time)
- CTOT (Calculated Take Off Time)
- Aircraft type
- Aircraft registration
- Parking stand

Due to data protection reasons general aviation flights are generally not displayed.

10.1.3.2.2. The service can be used for general aviation flights after transmitting of a written approval. The appropriate form is available:

- at the information desk in the General Aviation Teminal,
- via an email to cdm@viennaairport.com,
- at cdm.viennaairport.com.

10.1.4. Start-Up and Push-Back

10.1.4.1. Clearances for Start-Up and Push-Back are given in accordance with TSAT.
The following rules apply:

- Aircraft must be ready for Start-up on reaching TOBT (+/- 5min) and report this to WIEN DELIVERY.
- ATTN: If there is no “ready” report at this time, the TOBT must be updated as soon as possible.
- WIEN DELIVERY transfers ready aircraft according TSAT to WIEN GROUND. WIEN GROUND issues clearances for Start-Up or Push-Back under consideration of the TSAT and the actual traffic situation.

11. RWY VACATION GUIDELINE RWY 16

11.1. ACFT lands but cannot contact WIEN GROUND due to RTF congestion. In this case the pilot should completely vacate the landing RWY and join TWY E.

LOWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. According to the Austrian ordinance ‘Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV-2005’ (BGBl. II NR 425/2005) the following is applicable:

Approaches and departures to/from Austrian civil aerodromes are only permitted to be performed by subsonic jet aeroplanes if the produced noise does not exceed at least the noise limits specified in chapter 3 of ICAO Annex 16, Vol I.

2. PROCEDURE TO MINIMIZE NOISE

2.1. Luftfahrzeuge unter FL 150 werden normalerweise derart geführt, dass ein gleichmäßiger Sinkflug zur Betriebspiste gewährleistet ist.

2.1. Aircraft below FL 150 will normally be cleared to achieve a continuous descent to the runway in use.

2.2. „LOW DRAG - LOW POWER APPROACH“

2.2. LOW DRAG - LOW POWER APPROACH

2.2.1. Jeder Geschwindigkeitsanweisung durch die Flugverkehrskontrolle ist sofort und so genau wie betrieblich möglich nachzukommen. Kann eine aufgetragene Geschwindigkeit aus Wettergründen oder aus betrieblichen Gründen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrolle zu informieren.

2.2.1. Comply with any speed adjustments by ATC as promptly and as accurately as operationally possible. If unable to maintain an assigned speed due to meteorological or operational reasons advice ATC.

2.2.2. Wenn nicht anders angewiesen, ist unter 10000 FT MSL eine IAS von 250 KT beizubehalten. Bei einer Reisegeschwindigkeit von weniger als 250 KT, ist diese beizubehalten. Der Anflug soll so lange wie möglich mit „Clean Configuration“ geflogen werden.

2.2.2. If not otherwise advised, IAS 250 KT has to be maintained below 10000 FT MSL. If the cruising speed is less than 250 KT, cruising speed has to be maintained. The approach shall be conducted in ‘clean configuration’ as long as possible.

2.2.3. Beträgt die Hauptwolkenuntergrenze auf dem Flugplatz Wien-Schwechat weniger als 500 FT und/oder die Bodensicht weniger als 2000 M, dann ist das vorgenannte Verfahren als empfohlen zu betrachten.

2.2.3. If the ceiling at Wien-Schwechat is below 500 FT and/or the ground visibility is less than 2000 M this procedure is recommended only.

2.2.4. Piloten, die die vorgenannten Geschwindigkeiten nicht einhalten können, haben die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zeitgerecht zu informieren.

2.2.4. Pilots who are unable to comply with these speed assignments shall inform ATC accordingly.

2.3. Alle Sichtanflüge in den Rechtsplatzrunden auf die Pisten 29 und 34 sind mindestens über 5 NM Endanflug zu fliegen.

2.3. All Visual Approaches in a right traffic pattern to RWY 29 and RWY 34 have to join at least a 5 NM Final Approach.

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

2.4. The published standard instrument departure routes (SID) are also noise abatement procedures; strict adherence is compulsory within the limits of performance of the aircraft.
SID charts for TMA Wien see part AD 2.24.

2.5. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWW und in der TMA LOWW 1-8 siehe Teil AD 2.22.

2.5. Procedures for VFR flights within the CTR LOWW and within TMA LOWW 1-8 see part AD 2.22.

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

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

3. Nachtbetrieb

3. Night operations

3.1. Im Zeitraum 2000 (1900) - 0600 (0500) sind Abflüge entlang der veröffentlichten "noise abatement SIDs" zu erwarten.

3.1. From 2000 (1900) until 0600 (0500) expect departures via published noise abatement SIDs.

© Austro Control GmbH

LOWW AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWW 1-8

1.1. Innerhalb der TMA LOWW 1-8 werden - soweit erforderlich - Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der jeweiligen Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWW 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.

2. RNAV ARRIVAL TRANSITIONS TO FINAL APPROACH RWY 11/16/29/34

2.1. Regelungen für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln basierend auf Flächennavigation im Radarführungsbereich des Verkehrsflughafens Wien-Schwechat

2.1.1. Allgemeines

2.1.1.1. Die Verfahren beginnen an den Endpunkten der STARs und führen die Luftfahrzeuge auf den jeweiligen Endanflugkurs der veröffentlichten Instrumentenanflugverfahren für die Pisten 11, 16, 29 und 34.

2.1.1.2. Das Eindrehen zum Endanflug erfolgt zur beschleunigten Verkehrsabwicklung im Normalfall durch Radarführung.
Die Verwendung der Verfahren ist nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle zulässig.
Die Verfahren sind in oder oberhalb der Radarmindestflughöhen und werden mittels Radar überwacht.

2.1.1.3. RNAV-Systeme ohne Navigationsdatenbank, die eine manuelle Daten- (Koordinaten-)eingabe erfordern, sind von der Nutzung dieser Verfahren ausgeschlossen.

2.1.1.4. Piloten von Luftfahrzeugen, welche nicht mit entsprechenden Systemen ausgestattet sind und eine Freigabe über eine Transition oder Teile der Transitions erhalten, müssen dies mit der Phrase „**UNABLE RNAV TRANSITION**“ der Flugverkehrskontrolle mitteilen und erhalten die übliche Radarkursführung zum Endanflugkurs der IAPs.

LOWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWW 1-8

1.1. Within the TMA LOWW 1-8 during the operational hours of these radar approach units (see LOWW 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. RNAV ARRIVAL TRANSITIONS TO FINAL APPROACH RWY 11/16/29/34

2.1. Regulations for the execution of IFR arrivals based on area navigation in the radar vectoring area of the international airport Wien-Schwechat

2.1.1. General

2.1.1.1. The procedures start at the end of the STARs and guide the aircraft to the relevant final approach track of the published IAPs for the runways 11, 16, 29 and 34.

2.1.1.2. The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.
The utilization of the procedures require a clearance by ATC.

The procedures are at or above MRVA and will be radar monitored.

2.1.1.3. RNAV systems without navigation data bases requiring a manual data (coordinate) input are exempted from the utilization of these procedures.

2.1.1.4. Pilots of aircraft which are n o t equipped with appropriate systems shall advise ATC, after reception of a clearance for a transition or parts of it, about this fact, by using the phrase ‘**UNABLE RNAV TRANSITION**’. ATC will then issue radar vectors to the final approach track of the relevant IAP.

2.1.2. Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung

2.1.2.1. Nach Erhalt einer „Transition"-Freigabe:
Unverzügliche Schaltung des Transpondercodes 7600 und Fortsetzung des Fluges gemäß lateraler und vertikaler Beschreibung des Verfahrens mit anschließendem Endanflugteil eines veröffentlichten Instrumentenanflugverfahrens.

2.1.2.2. Nach Erhalt einer Freigabe direkt zu einem Wegpunkt:

Unverzügliche Schaltung des Transpondercodes 7600 und Fortsetzung des Fluges gemäß freigegebenem Wegpunkt. Danach Fortsetzung des Fluges gemäß der weiteren „Transition" und gemäß lateraler und vertikaler Beschreibung des Verfahrens mit anschließendem Endanflugteil eines veröffentlichten Instrumentenanflugverfahrens.

2.2. Kalkulation der Flugmeilen innerhalb der TMA LOWW 1-8

2.2.1. APP Wien erteilt Freigaben an Flugzeugbesatzungen zum Befliegen der RNAV-„Transitions" zwischen dem Ende der STARs und dem Endanflugkurs der jeweiligen Betriebspiste.

2.2.2. Während der Hauptverkehrszeiten haben Flugzeugbesatzungen mit den gesamten Flugmeilen gemäß AIP zu rechnen.

2.2.3. Die aktuell gültigen Hauptverkehrszeiträume werden mittels NOTAM veröffentlicht.

2.2.4. Außerhalb der genannten Hauptverkehrszeiten können Flugzeugbesatzungen unter normalen Umständen mit folgenden Flugmeilen zwischen dem Ende der STARs und einem „10 NM Final Approach" der jeweiligen Betriebspiste rechnen. (Anmerkung: Es ist zu beachten, dass diese „Normal Condition-Time Periods" keine „ATFM Slotted Time Periods" beinhalten.

2.1.2. Radio Communication Failure Procedure

2.1.2.1. After reception of a transition clearance:
Switch transponder code 7600 and continue the flight in accordance with the lateral and vertical description of the procedure with subsequent final approach of an Instrument Approach Procedure.

2.1.2.2. After reception of a clearance direct to a waypoint on a transition:
Switch transponder code 7600, continue the flight to the previously cleared waypoint and follow the transition to the runway in use. Once on transition, descend from the last cleared level to the minimum descent altitudes according RNAV transition map and fly the subsequent final approach of an Instrument Approach Procedure.

2.2. Calculation of track miles within TMA LOWW 1-8

2.2.1. APP Wien issues clearances to air crews to fly RNAV Transitions between the end of STARs and the final approach track of the relevant runway in use.

2.2.2. During rush hours, air crews have to plan the complete RNAV Transition track miles according AIP.

2.2.3. The current rush hour periods will be published by NOTAM.

2.2.4. Outside the mentioned rush hours, air crews may plan under normal conditions the following track miles between end of STARs and a 10 NM final approach of the relevant runway in use. (Note: Care shall be taken, that these 'normal condition'-time periods exclude any ATFM slotted time periods.)

ENDPUNKT DER STAR END POINT OF STAR	BETRIEBSPISTE RUNWAY IN USE	FLUGMEILEN (NM) TRACK MILES (NM)
BALAD	11	34
	16	50
	29	36
	34	24
MABOD	11	35
	16	21
	29	42
	34	52
NERDU	11	21
	16	23
	29	54
	34	60

© Austro Control GmbH

ENDPUNKT DER STAR END POINT OF STAR	BETRIEBSPISTE RUNWAY IN USE	FLUGMEILEN (NM) TRACK MILES (NM)
PESAT	11	55
	16	52
	29	22
	34	23

3. RADARMINDESTSTAFFELUNG 2.5 NM IM ENDANFLUG

3.1. Die Radarmindeststaffelung von 2.5 NM wird ausschließlich zwischen anfliegenden Luftfahrzeugen innerhalb von 10 NM vom Aufsetzpunkt der Betriebspiste angewendet, vorausgesetzt:

- ein ATS-Überwachungssystem mit geeigneter Azimut- und Entfernungsauflösung sowie einer Aktualisierungsrate von höchstens 5 Sekunden in Kombination mit geeigneten Displays wird verwendet;
- beide Luftfahrzeuge befinden sich innerhalb von 10 NM vom Aufsetzpunkt der Piste im Endanflug;
- die Wirbelschleppenstaffelungsminima sind nicht anzuwenden;
- eine Pistenzustandskennzahl (RWYCC) von 5 oder höher ist gemeldet und die durchschnittlichen Pistenbelegungszeiten von 50 Sekunden oder weniger, werden nicht durch Pistenbeläge, wie z.B. Matsch, Schnee oder Eis, beeinträchtigt;
- der Fluglotse am Kontrollturm ist in der Lage durch Sichtkontakt oder mit Hilfe der zur Verfügung stehenden "Ground Surveillance Tools" die Betriebspiste und die dazugehörenden Aus- und Einmündungen der Rollbahnen zu beobachten;
- die Geschwindigkeiten von anfliegenden Luftfahrzeugen werden genauestens von den Fluglotsen überwacht und wenn notwendig angepasst, um sicherzustellen, dass die Mindeststaffelung nicht unterschritten wird;
- Piloten sind genügend auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, die Piste schnellstens zu verlassen.

4. SIMULTANBETRIEB

4.1. An-/Abflüge Piste 16 oder Piste 34 und gleichzeitige Abflüge Piste 29:

4.1.1. Anflüge und Abflüge zur/von Piste 16 oder Piste 34 sind gleichzeitig mit Abflügen von Piste 29 zulässig.

3. RADAR SEPARATION MINIMUM 2.5 NM ON FINAL APPROACH

3.1. The radar separation minimum of 2.5 NM will only be applied between arriving aircraft within 10 NM from runway threshold provided that:

- an ATS surveillance system with appropriate azimuth and range resolution and an update rate of 5 seconds or less is used in combination with suitable displays;
- both aircraft are flying within 10 NM from the threshold of the runway in use on final approach;
- the wake turbulence separation minima do not apply;
- Runway Condition Code 5 or higher is reported and the average runway occupancy times of 50 seconds or less are not adversely affected by runway contaminants such as slush, snow or ice;
- the aerodrome controller is able to observe, visually or by means of ground surveillance tools the runway-in-use and associated exit and entry taxiways;
- aircraft approach speeds are closely monitored by the controller and when necessary adjusted so as to ensure that separation is not reduced below the minimum;
- pilots have been made fully aware of the need to exit the runway in an expeditious manner.

4. SIMULTANEOUS OPERATIONS

4.1. Approaches/Departures RWY 16 or RWY 34 and simultaneous departures from RWY 29:

4.1.1. Approaches and departures to/from RWY 16 or RWY 34 may be simultaneously authorized with regard to departures from RWY 29.

4.2. Anflüge Piste 11 und An-/Abflüge Piste 16:

4.2.1. Unter Wetterbedingungen, die es TWR ermöglichen, die Herabsetzung der Staffelungswerte in Flugplatznähe anzuwenden [AMC3 ATS.TR.210(c)(2) (b)], werden zur Kapazitätserhöhung Anflüge zur Piste 11 gleichzeitig mit An-/Abflügen zur/von Piste 16 durchgeführt.

Die Anwendung dieses Verfahrens wird normalerweise über ATIS ausgestrahlt. ("simultaneous landings RWY 11 and RWY 16 in progress")

Da sich die Flugwege der veröffentlichten Standard-Fehlanflugverfahren während des Steigfluges kreuzen, ist es verpflichtend, ATC Anweisungen während des Durchstartens umgehend und präzise zu folgen.

Speziell beim Durchstarten auf Piste 11 müssen Flugzeugbesatzungen für abweichende Flugverkehrskontrollfreigaben wie z.B. Anweisungen für sofortige Rechtskurven vorbereitet sein.

In diesen Fällen erwartet ATC das Einleiten der Rechtskurve spätestens in 400 Fuß AGL mit maximaler Querneigung, um das Überfliegen von Piste 16 zu vermeiden.

5. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWW

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

5.1. Anflüge

5.1.1. Flüge ohne Transponder sind in Ausnahmefällen nach vorheriger Freigabe zulässig.

5.1.2. Die Anflugstrecken(-sektoren) enden in den jeweiligen Warterunden. Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

Achtung:

- Luftfahrzeuge in der Warterunde NOVEMBER haben nördlich der Raffinerie exakt über der Donau zu halten.
- Luftfahrzeuge in der Warterunde ECHO haben östlich von SCHÖNAU zu halten.
- Luftfahrzeuge in der Warterunde SIERRA haben südlich der Piste 11/29 zu halten.
- In jedem Fall sind die jeweiligen Anflugsektoren zu vermeiden.

5.1.3. Anflüge entlang der Strecke KLOSTERNEUBURG - DONAUTURM - FREUDENAU sind über dem Hauptstrom der Donau durchzuführen.

4.2. Approaches to RWY 11 and approaches/departures RWY 16:

4.2.1. During weather conditions, which enable TWR to apply reduction of separation minima in the vicinity of aerodromes [AMC3 ATS.TR.210(c)(2) (b)], arrivals RWY 11 are performed simultaneously to arrivals/departures RWY 16 in the interest of increased capacity.

The application of this simultaneous operation will normally be transmitted via ATIS ("simultaneous landings RWY 11 and RWY 16 in progress").

As the flight paths of the published Standard Missed Approach Procedures will cross during climb out it is mandatory to follow ATC instructions during go arounds immediately and precisely.

Especially during go arounds on RWY 11 Flight Crews shall be prepared for immediate alternate ATC instructions like visual right turns (e.g. "Go around, Visual (Right) Turn Heading [...] as soon as possible, climb [...] FT").

In such cases ATC expects commencement of the right turn latest at 400 FT AGL with maximum bank angle to avoid penetration of RWY 16.

5. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWW

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

5.1. Approaches

5.1.1. Flights without transponder are possible in exceptional cases, but prior permission required.

5.1.2. Arrival routes(-sectors) end in the respective holding patterns. For further approach hold there if not received an approach or landing clearance previously.

Attention:

- Aircraft in the holding pattern NOVEMBER shall hold north of the refinery exactly overhead Danube river.
- Aircraft in the holding pattern ECHO shall hold east of SCHÖNAU.
- Aircraft in the holding pattern SIERRA shall hold south of RWY 11/29.
- In any case avoid the appropriate approach sectors.

5.1.3. Approaches via KLOSTERNEUBURG - DONAUTURM - FREUDENAU shall follow the main stream of the Danube river.

© Austro Control GmbH

5.1.4. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einen nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen. Ist dies nicht möglich, bzw. fällt die Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist in die jeweilige Warteunde einzufliegen und auf Lichtsignale zu warten.

5.2. Abflüge

5.2.1. VFR Abflüge müssen die Streckenfreigabe mindestens 10 Minuten vor dem beabsichtigten Abflug auf WIEN DELIVERY Frequenz 122.125 MHZ einholen.

5.2.2. VFR Flüge müssen um „Start-Up"-Freigabe bei WIEN GROUND ansuchen. Ausgenommen davon sind Ambulanzflüge, SAR-Flüge und Flüge zu Polizeieinsätzen.

5.2.3. Flüge ohne Transponder sind in Ausnahmefällen nach vorheriger Freigabe zulässig.

5.2.4. Sofern die Strecke FREUDENAU - DONAUTURM - KLOSTERNEUBURG freigegeben wird, sind Abflüge entlang des Nebenstromes der Donau durchzuführen.

5.3. Transitflüge

5.3.1. Transitflüge werden nur in Ausnahmefällen entsprechend der Verkehrslage freigegeben.

5.4. NORDO Flüge

5.4.1. NORDO-Anflüge dürfen nur in Ausnahmefällen nach vorheriger Genehmigung durchgeführt werden. Vor dem Abflug ist telefonisch eine entsprechende Freigabe einzuholen.

5.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

5.5. Sonstiges

5.5.1. Von Wien Tower wird ATS-Überwachungsdienst für VFR-Flüge ausgeübt.

5.5.2. Aus Verkehrsgründen sollten Transitflüge außerhalb der CTR LOWW geplant werden. Zur Entlastung der Flugverkehrskontrollfrequenzen wird unbeschadet der nachfolgenden Bestimmungen dringend empfohlen, einen beabsichtigten An- oder Durchflug mindestens 5 Minuten vor dem geplanten Einflug in die CTR LOWW bei WIEN INFORMATION (während der Betriebszeiten von Terminal Flight Information - siehe LOWW AD 2.18 - auf der Frequenz 118.525 MHz) bekannt zu geben.

5.5.3. VFR-Flüge, die innerhalb der CTR LOWW starten, zwecks Landung in die CTR LOWW einfliegen oder die CTR LOWW durchfliegen, haben während der Spitzenverkehrszeiten bedingt durch dichten IFR-Verkehr mit erheblichen Verspätungen zu rechnen. VFR Flüge, die zwecks Landung in die CTR LOWW einfliegen, sind zwischen 2030 und 2130 (Lokalzeit) ausschließlich nach vorheriger telefonischer Zustimmung von TWR Wien gestattet. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge, SAR-Flüge und Flüge zu Polizeieinsätzen.

5.1.4. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance, divert to an uncontrolled aerodrome. If unable or in case of radio communication failure after having received an entry clearance proceed to the appropriate holding pattern, awaiting light signals.

5.2. Departures

5.2.1. VFR departures shall request routing clearance at least 10 minutes prior intended departure from 'WIEN DELIVERY' on FREQ 122.125 MHZ.

5.2.2. VFR departures shall request startup clearance from WIEN GROUND. Exempted are ambulance flights, SAR flights and police missions.

5.2.3. Flights without transponder are possible in exceptional cases, but prior permission required.

5.2.4. Departures via FREUDENAU - DONAUTURM - KLOSTERNEUBURG shall follow the side arm of the river danube.

5.3. Transit Flights

5.3.1. Transit flights will be cleared only in exceptional cases if traffic situation permits.

5.4. NORDO Flights

5.4.1. NORDO-flights are possible in exceptional cases, but prior permission required. An appropriate clearance has to be obtained via telephone prior departure.

5.4.2. NORDO-transit flights are not permitted.

5.5. Miscellaneous

5.5.1. Wien TWR is providing ATS Surveillance service for VFR flights.

5.5.2. For traffic reasons transit flights should be planned outside CTR LOWW. Notwithstanding the following provisions and in order to reduce the frequency load on air traffic control frequencies, it is strongly recommended, to announce an intended approach or transit flight to WIEN INFORMATION (during the operating hours of Terminal Flight Information - see LOWW AD 2.18 - on the frequency 118.525 MHz) at least 5 minutes before the planned entry of CTR LOWW.

5.5.3. VFR flights departing, arriving or crossing CTR LOWW have to expect considerable delays during peak hours due to dense IFR traffic. VFR flights entering CTR LOWW for landing between 2030 and 2130 (local time) are only allowed prior TWR Wien permission by phone. Exempted are ambulance flights, SAR flights and police missions.

6. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IM „BEREICH WIEN“ (TMA LOWW 1-8)

6.1. VFR-Flüge in Lufträumen der Klasse C und D

6.1.1. Aus Verkehrsgründen sollten Transitflüge außerhalb von Lufträumen der Klassen C und D der TMAs LOWW 1-8 geplant werden. Zur Entlastung der Flugverkehrskontrollfrequenzen wird dringend empfohlen, ein beabsichtigtes Durchfliegen von freigabepflichtigen Lufträumen, mindestens 5 Minuten vor dem geplanten Einflug in solche Lufträume bei WIEN INFORMATION (während der Betriebszeiten von Terminal Flight Information - siehe LOWW AD 2.18 - auf der Frequenz 118.525 MHz) bekannt zu geben.

6.2. VFR Flüge außerhalb von Lufträumen der Klasse C und D

6.2.1. VFR-Flügen außerhalb freigabepflichtiger Lufträume wird empfohlen mit WIEN INFORMATION (TFI; Frequenz 118.525 MHZ) Kontakt aufzunehmen um FIS zu erhalten.

6.3. Militärisch reservierte Bereiche Tulln (LOXT)

6.3.1. Die für die militärisch reservierten Bereiche Tulln (MTMA LOXT 1-3, MCTR LOXT) verlautbarten Verfahren und Einflugbedingungen sind einzuhalten.
Siehe LOXT AD 2.

6.4. Temporäre zivile Luftraumreservierungen (TRA) im „Bereich Wien“

Details siehe ENR 5.5, Punkt 1.

7. VERFAHREN FÜR VFR-FLÜGE IN DER TMZ LOWW

7.1. Details siehe ENR 2.2 Punkt 2. ZONEN MIT TRANSPONDERPFLICHT (TMZ).

8. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

8.1. Einleitung

8.1.1. Die Flugverkehrskontrolle 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).

8.1.2. Die Flugverkehrskontroll-Verfahren bei geringer Sicht (LVP) treten entsprechend den nachfolgend beschriebenen Wetterverhältnissen in Kraft. Ein Vermeiden von Störungen der ILS-Signale erfolgt normalerweise durch das Anwenden entsprechender Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

6. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS IN THE ‘AREA WIEN’ (TMA LOWW 1-8)

6.1. VFR flights within airspaces of Class C and D

6.1.1. For traffic reasons, transit flights should be planned outside airspaces of Class C and D of TMAs LOWW 1-8. In order to reduce the frequency load on air traffic control frequencies, it is strongly recommended to announce an intended crossing of airspaces where an ATC clearance is required to WIEN INFORMATION (during the operating hours of Terminal Flight Information - see LOWW AD 2.18 - on the frequency 118.525 MHz) at least 5 minutes before the planned entry of such airspaces.

6.2. VFR flights outside airspaces of Class C and D

6.2.1. It is recommended that VFR flights operating outside airspaces of class C and D contact WIEN INFORMATION (TFI) on FREQ 118.525 MHZ in order to obtain FIS.

6.3. Military reserved areas Tulln (LOXT)

6.3.1. Flights intending to operate within the military reserved areas Tulln (MTMA LOXT 1-3, MCTR LOXT) have to adhere to the published procedures for these areas.
See LOXT AD 2.

6.4. Temporary reserved airspaces (TRA) in the ‘Area Wien’

Details see ENR 5.5, item 1.

7. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMZ LOWW

7.1. Details see ENR 2.2 item 2. TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZ).

8. LOW VISIBILITY PROCEDURES

8.1. Introduction

8.1.1. 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).

8.1.2. ATC-Low Visibility Procedures (LVP) will become effective in relation to weather conditions as specified below. Avoidance of disturbances to the ILS signals are normally achieved by providing appropriate spacing between aircraft on final approach.

© Austro Control GmbH

INKRAFTTRETEN	Über Funk oder ATIS: „**LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION**“
ACTIVATION	Via RTF or ATIS: ‘**LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION**’
ANWENDUNG	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 600 M
APPLICATION	RVR for Tochdownzone (TDZ) less than 600 M
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)
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landefreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt.
METEOROLOGICAL INFORMATION	Together with the approach clearance the actual RVR values will be transmitted; together with the landing clearance the actual 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 accodingly.
MELDUNGEN VON PILOTEN	„RUNWAY VACATED“ durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkodierten Rollbahnmittelfeuer verlassen hat („Sensitive Area vacated“). Nach Landungen auf dem Flughafen Wien-Schwechat nur auf Anweisung von ATC
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). After landing on airport Wien-Schwechat only if so instructed by ATC
AUSSERKRAFTTRETEN	Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS Aufsprache.
DEACTIVATION	Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission.

8.2. Start bei geringer Sicht

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

8.3. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

8.3.1. 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

8.2. Low Visibility Take-Off

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

8.3. Information regarding Malfunction and Downgrading of the Approach Procedure

8.3.1. During approach, immediately after occurrence the following informations 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 / transmissiometer 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

AUSFALL oder FEHLEN von/des	RÜCKSTUFUNG
FERNFELDMONITORS	CAT II
LOC-RESERVESENDERS	CAT II
Teilen des **ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS**	No effect
ROLLHALTBEFEUERUNG	No effect

FAILURE or LACK of	DOWNGRADING
FARFIELD MONITOR	CAT II
LOC- STANDBY TRANSMITTER	CAT II
Elements of the **APPROACH LIGHTING SYSTEM**	No effect
STOPBAR LIGHTS	No effect

8.3.2. 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 der Flugverkehrskontrolle über ATIS und/oder RTF übermittelt.

8.3.2. 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).

9. STAFFELUNG ZWISCHEN AN- UND ABFLÜGEN

9.1. In Übereinstimmung mit ICAO DOC 4444 Kapitel 5.7.1.2b.2 wird zwischen IFR-Abflügen von Piste 29 mit Linkskurven und IFR-Anflügen zur Piste 16 keine Radarstaffelung gewährleistet.

9. SEPARATION BETWEEN ARRIVALS AND DEPARTURES

9.1. In accordance with ICAO DOC 4444 Chapter 5.7.1.2b.2 no radar separation is provided between departures from RWY 29 with left turns and arrivals to RWY 16.

10. SIDS WITH RADIUS TO FIX (RF) TURNS

10.1. For some SIDs, differences in the way the coding for these SIDs is processed by the various FMS systems may result in considerable track dispersion during turns. This track dispersion can be reduced by the application of radius to fix (RF) turns, which results in concentration of the aircraft flight path. Thus in order to enhance noise abatement, for some SIDs an alternative coding comprising a RF turn is introduced and represents the preferred option.

10.2. To distinguish between the standard coding and the coding comprising the RF turn the letter 'R' has been added after the SID identification. Consequently two ARINC contractions are listed for relevant SIDs. As an example, the ARINC contractions for the MEDIX 1A SID are given below:

10.2.1. [MEDIX1A] is the standard designator where only fly-over and fly-by turns are applied;

10.2.2. [MEDIX1AR] is the designator with the addition 'R' where the RF turn coding is applied.

10.3. In the ATC clearance, only the standard (unchanged) designator will be used without changes in the ATC clearance phraseology. This clearance allows for selection of either coding version as the resulting flight paths are considered identical by ATC.

10.4. For the use of the RF coding version the following requirements are applicable:
The aircraft must be certified for RNP 1.
The aircraft FMS must be capable of processing the RF path terminator.

LOWW AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Täglich: Ende der Bürgerlichen Abenddämmerung - Beginn der Bürgerlichen Morgendämmerung - Anstrahlung des Hindernisses „DONAUTURM“ in WIEN, 22. Bezirk - N481425 E0162436 - ELEV: 164 M / 538 FT - Höhe über Grund: 252 M / 827 FT mittels Flutlicht.
REF ENR 5.4.

2. Während des CAT II/III Anfluges auf Piste 29 besteht die Möglichkeit, dass Fahrzeuge (z.B. Schneeräumung, Dienstfahrzeuge des Flughafens...) mit einer Höhe von bis zu 4 M über Grund die Piste 16/34 queren.

LOWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Daily: End of Civil Evening Twilight - Beginning of Civil Morning Twilight OBST ‘DONAUTURM’ at WIEN, 22. Bezirk - N481425 E0162436 - ELEV:164 M / 538 FT - HGT ABV GND: 252 M / 827 FT floodlighted.
REF ENR 5.4.

2. Crossing vehicles (e.g. snow cleaning, airport authority...) up to 4 M HGT ABV GND on RWY 16/34 during CAT II/III Approach to RWY 29 possible.

© Austro Control GmbH

3. Im Nahbereich des Flughafens sind Polizei-Hubschrauber-Einsatzflüge unter allen Wetterbedingungen in niedriger Höhe zu erwarten. Die Pisten sowie Ab- und Anflugsektoren werden dabei immer frei gehalten.

4. Hubschrauberflugbetrieb zum/vom Flughafen Wien-Schwechat hat zu erwarten:

- Landung Piste 11/29 zwischen Rollbahn A11 und Rollbahn A12;
- Parken im Bereich des GAC;
- Start Piste 11/29 zwischen Rollbahn A10 und Rollbahn A12.

5. Während des Betriebes bei geringer Sicht wird die Mittellinienbefeuerung in der Rollgasse 36 querab der Parkposition F01 im Falle querender Fahrzeuge abgeschaltet.

6. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren
Koordinaten in Klammern sind nur zur Referenz angeführt.

3. Expect priority police HEL missions operating low level in the vicinity of the aerodrome during all weather conditions. Will stay clear of runways, departure and arrival sectors at all times.

4. Helicopter operations to/from Wien-Schwechat airport have to expect:

- Landing RWY 11/29 between TWY A11 and TWY A12;
- Parking at GAC;
- Take-Off RWY 11/29 between TWY A10 and TWY A12.

5. During low visibility operations centre line lights in taxilane 36 abeam parking position F01 are switched off when vehicle crossing is active.

6. Designated points - Instrument flight procedures
Coordinates in brackets are for reference only.

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ABTAN	47 06 49.00N 014 29 44.00E	STAR
ADAMA	47 59 16.00N 017 20 29.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
AGMIM	48 05 54.60N 016 59 15.16E	SID RWY 29
ARSIN	47 34 01.96N 016 45 13.48E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
ASPIB	48 00 40.40N 017 02 11.50E	SID RWY 29
BALAD	47 46 00.21N 016 14 02.56E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
BARUG	47 53 48.57N 015 21 19.93E	STAR
BUCKU	LOC OEX / D-7.5 OEX (R-119 FMD / D-5.4 FMD) (48 03 18.71N 016 44 25.14E)	IAP RWY 29
BUDEX	48 56 53.98N 014 20 09.70E	STAR
BUWUT	48 48 18.27N 015 18 47.01E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
EMKOG	47 30 36.62N 016 35 00.56E	SID RWY 29, SID RWY 34
EWUKE	47 35 13.98N 016 41 09.85E	SID RWY 29, SID RWY 34
GAMLI	47 54 24.00N 014 46 44.00E	STAR
GIMBO	48 43 31.31N 014 46 32.99E	STAR
IMVOB	47 30 56.41N 015 35 09.62E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
IRGOT	47 31 48.00N 015 48 36.00E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
KOXER	48 07 39.00N 017 02 54.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
LADAG	48 35 20.33N 015 02 27.98E	STAR
LANUX	48 53 17.18N 015 36 56.84E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34, STAR
LAPNA	46 32 07.79N 015 31 13.55E	STAR
LEDVA	48 43 43.64N 016 47 21.10E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
LIMRA	47 54 39.53N 014 26 52.02E	STAR
LUGEM	48 10 20.00N 015 23 32.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
MABOD	48 34 28.41N 016 41 24.35E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
MASUR	48 31 12.35N 015 26 21.45E	STAR
MEDIX	48 17 39.00N 015 24 31.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
MIKOV	48 47 05.08N 016 37 15.61E	STAR
NATEX	47 44 49.00N 017 30 00.00E	STAR
NEMAL	47 55 05.00N 013 29 54.00E	STAR
NERDU	48 28 53.39N 016 05 57.34E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
NIGSI	47 22 09.00N 016 02 10.00E	STAR
NIMDU	47 54 59.49N 013 49 17.93E	STAR
OBUTI	46 22 41.89N 016 16 26.58E	STAR
ODSUD	48 02 07.00N 015 29 56.00E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
OSMOD	48 09 06.00N 015 30 53.00E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
OSPEN	47 29 07.05N 015 31 38.71E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
OTGAR	48 13 53.00N 015 31 32.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
PESAT	47 42 53.75N 017 03 11.37E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
REKLU	48 35 15.00N 016 56 16.00E	STAR
RUPET	47 27 55.00N 015 43 57.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
RW11	48 07 22.13N 016 32 00.09E	IAP RWY 11
RW16	48 07 11.22N 016 34 41.40E	IAP RWY 16
RW29	48 06 32.57N 016 34 32.27E	IAP RWY 29
RW34	48 05 19.07N 016 35 28.82E	IAP RWY 34
SOVIL	48 02 47.00N 015 22 32.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
STEIN	47 25 39.41N 016 35 58.95E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
TEMTA	48 30 27.00N 015 39 49.00E	STAR
TOVKA	48 16 12.56N 016 55 34.76E	STAR
UMSUM	48 42 03.25N 015 35 49.49E	SID RWY 29
UNGUT	48 50 40.91N 015 39 11.84E	SID RWY 29
VABGU	48 41 32.28N 016 44 15.39E	SID RWY 29
VENEN	48 33 59.59N 014 32 28.84E	STAR
WW100	48 05 23.34N 016 38 00.97E	SID RWY 11
WW101	48 01 28.95N 016 36 46.19E	SID RWY 11
WW160	48 09 12.45N 016 47 33.07E	SID RWY 16
WW162	48 02 30.33N 016 50 23.55E	SID RWY 16
WW163	48 02 14.33N 016 36 46.75E	SID RWY 16
WW164	48 09 46.93N 016 42 26.66E	SID RWY 34
WW165	48 11 23.26N 016 37 12.43E	SID RWY 34

© Austro Control GmbH

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW171	48 34 10.55N 015 53 21.14E	SID RWY 29
WW172	47 52 19.93N 015 57 44.67E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
WW181	48 42 04.00N 015 35 50.00E	SID RWY 29
WW190	48 33 20.09N 014 45 57.55E	STAR
WW191	48 32 39.07N 014 59 25.87E	STAR
WW192	48 31 56.47N 015 12 53.87E	STAR
WW230	48 08 36.95N 016 12 23.36E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW231	48 06 02.97N 016 12 23.37E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW232	48 05 52.72N 016 22 17.37E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW233	48 01 57.51N 016 19 30.63E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW261	48 03 00.72N 016 45 13.06E	SID RWY 11
WW262	47 54 39.64N 016 34 35.39E	SID RWY 11
WW266	48 14 12.92N 016 08 14.95E	SID RWY 29
WW267	48 04 00.73N 016 36 00.76E	SID RWY 16
WW268	47 59 13.22N 016 38 03.79E	SID RWY 16
WW269	48 04 12.28N 016 35 55.93E	SID RWY 16
WW273	48 07 05.18N 016 16 38.82E	SID RWY 11
WW274	48 04 30.87N 016 16 08.62E	SID RWY 11
WW275	48 01 39.14N 016 14 28.20E	SID RWY 11
WW286	47 55 58.37N 016 29 57.02E	SID RWY 29
WW293	48 06 55.88N 016 28 26.72E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW295	48 05 46.82N 016 27 14.62E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW296	48 04 36.83N 016 28 19.64E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW304	48 08 08.72N 016 34 16.67E	SID RWY 34
WW361	48 03 45.47N 016 42 58.07E	SID RWY 11
WW362	47 56 56.39N 016 40 38.05E	SID RWY 11
WW363	47 55 32.95N 016 27 24.60E	SID RWY 11
WW364	48 01 32.07N 016 32 52.19E	SID RWY 16
WW370	47 52 47.60N 016 25 19.18E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW371	48 14 28.66N 016 40 00.32E	SID RWY 34
WW373	48 10 49.99N 016 47 42.96E	SID RWY 34
WW375	47 58 11.65N 016 29 30.68E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW377	47 58 41.22N 016 26 40.61E	SID RWY 16
WW379	48 01 33.94N 016 22 10.78E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW380	47 59 25.76N 016 07 34.60E	SID RWY 16
WW381	48 05 20.88N 015 52 53.74E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW382	48 08 55.59N 015 55 32.87E	SID RWY 16
WW383	47 57 36.44N 016 19 10.65E	SID RWY 29, SID RWY 34

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW384	47 57 36.82N 016 26 49.34E	SID RWY 16
WW386	48 04 59.52N 016 46 21.16E	SID RWY 11
WW387	47 59 46.84N 016 46 28.10E	SID RWY 29
WW388	48 09 46.93N 016 42 26.64E	SID RWY 34
WW389	48 07 05.00N 016 53 00.00E	SID RWY 34
WW390	48 00 40.43N 017 02 11.52E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
WW391	48 02 15.00N 016 12 41.00E	SID RWY 29
WW392	48 07 56.00N 015 56 34.00E	SID RWY 29
WW393	48 07 50.00N 016 02 23.00E	SID RWY 29
WW394	48 16 17.00N 016 03 30.00E	SID RWY 29
WW395	48 03 24.00N 016 29 07.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW396	47 59 09.00N 016 24 59.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW397	47 57 07.14N 016 34 54.01E	SID RWY 29
WW398	48 05 05.00N 015 47 46.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW400	48 16 48.38N 016 50 57.46E	STAR
WW401	47 43 58.00N 016 38 12.00E	SID RWY 11
WW402	48 04 02.48N 016 36 01.15E	SID RWY 16
WW403	47 45 25.71N 016 37 12.17E	SID RWY 16
WW404	48 02 17.74N 016 39 34.25E	SID RWY 16
WW405	47 38 12.00N 016 31 05.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW406	47 37 47.00N 016 32 30.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW407	48 04 10.86N 016 35 57.63E	SID RWY 16
WW408	48 03 26.35N 016 41 06.76E	SID RWY 16
WW410	47 09 45.01N 014 46 46.98E	STAR
WW411	46 57 13.86N 016 08 12.97E	STAR
WW412	48 04 44.24N 016 39 59.78E	SID RWY 11
WW413	48 01 34.03N 016 42 26.22E	SID RWY 11
WW414	48 01 42.52N 016 37 39.82E	SID RWY 11
WW415	48 01 45.47N 016 35 31.75E	SID RWY 11
WW416	48 01 38.70N 016 36 03.55E	SID RWY 11
WW417	48 01 35.97N 016 36 40.44E	SID RWY 11
WW418	48 04 41.59N 016 39 27.79E	SID RWY 16
WW419	48 04 43.52N 016 38 49.81E	SID RWY 16
WW420	48 02 03.33N 016 38 03.06E	SID RWY 11
WW421	48 03 35.89N 016 36 41.51E	SID RWY 11
WW422	48 06 03.77N 016 36 00.61E	SID RWY 11
WW423	48 06 06.99N 016 38 28.54E	SID RWY 11
WW424	48 07 39.18N 016 37 10.02E	SID RWY 11

© Austro Control GmbH

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW425	48 09 51.36N 016 48 17.86E	SID RWY 11
WW426	48 05 40.66N 016 37 11.42E	SID RWY 11
WW440	48 21 00.00N 016 43 00.00E	STAR
WW450	47 53 40.00N 015 28 51.00E	STAR
WW460	48 27 45.00N 016 28 15.00E	SID RWY 34
WW468	48 20 33.00N 016 44 34.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW469	48 30 28.00N 016 47 31.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW470	48 26 33.00N 016 39 53.00E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW471	48 34 24.00N 016 07 56.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW472	48 43 31.03N 015 35 53.83E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW648	48 02 59.20N 016 45 24.67E	IAP RWY 11
WW650	48 13 09.05N 016 14 07.70E	IAP RWY 11
WW651	48 14 01.04N 016 11 25.92E	IAP RWY 11, RNAV transition RWY 11
WW652	48 16 06.33N 016 05 06.38E	RNAV transition RWY 11
WW653	48 18 16.47N 015 58 21.58E	RNAV transition RWY 11
WW654	48 22 46.68N 016 01 36.63E	RNAV transition RWY 11
WW655	48 13 46.17N 015 55 07.08E	RNAV transition RWY 11
WW656	48 20 36.35N 016 08 21.89E	RNAV transition RWY 11
WW657	48 11 36.21N 016 01 51.44E	RNAV transition RWY 11
WW658	48 18 25.63N 016 15 06.57E	RNAV transition RWY 11
WW659	48 09 25.86N 016 08 35.23E	RNAV transition RWY 11
WW661	48 07 15.12N 016 15 18.46E	RNAV transition RWY 11
WW663	48 04 42.08N 016 21 43.48E	RNAV transition RWY 11
WW664	48 19 06.20N 016 26 21.72E	RNAV transition RWY 11
WW665	48 01 09.57N 016 30 35.57E	RNAV transition RWY 11
WW666	48 24 21.00N 016 24 16.00E	RNAV transition RWY 11
WW668	47 57 34.06N 016 38 44.80E	IAP RWY 16
WW669	47 55 46.40N 016 26 39.74E	RNAV transition RWY 11
WW670	48 20 19.87N 016 29 06.17E	IAP RWY 16
WW671	48 22 15.23N 016 28 16.89E	IAP RWY 16, RNAV transition RWY 16
WW672	48 26 25.53N 016 26 32.83E	RNAV transition RWY 16
WW673	48 31 13.99N 016 24 29.77E	RNAV transition RWY 16
WW674	48 32 35.64N 016 31 44.11E	RNAV transition RWY 16
WW675	48 29 51.86N 016 17 15.76E	RNAV transition RWY 16
WW676	48 27 46.61N 016 33 46.76E	RNAV transition RWY 16
WW677	48 25 03.52N 016 19 19.46E	RNAV transition RWY 16
WW678	48 21 41.30N 016 36 21.20E	RNAV transition RWY 16
WW679	48 19 17.45N 016 21 47.40E	RNAV transition RWY 16

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW680	48 13 21.01N 016 39 51.68E	RNAV transition RWY 16
WW681	48 17 41.38N 016 13 19.97E	RNAV transition RWY 16
WW682	48 06 41.40N 016 45 00.42E	RNAV transition RWY 16
WW684	48 00 01.58N 016 50 07.89E	RNAV transition RWY 16
WW686	47 52 08.28N 016 29 43.88E	RNAV transition RWY 16
WW688	48 14 57.85N 016 48 30.52E	RNAV transition RWY 16
WW692	48 28 21.00N 016 43 39.00E	RNAV transition RWY 16
WW697	47 54 30.00N 016 39 59.00E	RNAV transition RWY 11
WW850	48 04 50.79N 016 39 44.01E	RNAV transition RWY 29
WW851	48 04 15.93N 016 41 30.59E	RNAV transition RWY 29
WW852	48 04 05.24N 016 43 17.54E	RNAV transition RWY 29
WW853	48 02 37.39N 016 48 51.23E	RNAV transition RWY 29
WW854	48 01 22.98N 016 51 08.97E	RNAV transition RWY 29
WW855	47 59 40.22N 016 56 20.36E	RNAV transition RWY 29
WW856	48 03 30.41N 016 42 44.88E	RNAV transition RWY 29
WW858	48 01 23.49N 016 44 39.43E	RNAV transition RWY 29
WW859	48 05 56.73N 016 45 47.90E	RNAV transition RWY 29
WW860	47 57 56.61N 016 46 14.35E	RNAV transition RWY 29
WW861	48 12 21.36N 016 46 21.46E	RNAV transition RWY 29
WW862	47 54 56.67N 016 47 36.74E	RNAV transition RWY 29
WW863	48 21 28.76N 016 31 57.79E	RNAV transition RWY 29
WW864	47 52 08.70N 016 45 24.53E	RNAV transition RWY 29
WW865	48 20 43.86N 016 45 05.39E	RNAV transition RWY 29
WW896	48 02 28.42N 016 40 12.28E	RNAV transition RWY 29
WW897	48 06 03.67N 016 42 49.17E	RNAV transition RWY 29
WW898	48 00 08.12N 016 44 11.38E	RNAV transition RWY 29
WW899	48 05 24.96N 016 54 06.37E	RNAV transition RWY 29
WW948	48 10 54.23N 016 21 05.86E	IAP RWY 29
WW950	48 03 18.66N 016 44 25.33E	IAP RWY 29
WW951	48 02 07.16N 016 47 54.80E	IAP RWY 29, RNAV transition RWY 29
WW952	47 59 53.89N 016 54 35.22E	RNAV transition RWY 29
WW953	47 55 26.16N 017 07 54.39E	RNAV transition RWY 29
WW954	47 50 04.25N 017 03 55.10E	RNAV transition RWY 29
WW955	47 59 54.29N 017 11 14.38E	RNAV transition RWY 29
WW956	47 54 31.53N 016 50 37.01E	RNAV transition RWY 29
WW957	48 04 22.39N 016 57 54.40E	RNAV transition RWY 29
WW959	48 06 37.91N 016 51 07.40E	RNAV transition RWY 29
WW961	48 11 01.63N 016 37 50.10E	RNAV transition RWY 29

© Austro Control GmbH

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW963	48 17 46.17N 016 30 13.41E	RNAV transition RWY 29
WW964	47 51 41.05N 016 38 18.48E	RNAV transition RWY 29
WW965	48 18 58.99N 016 39 02.43E	RNAV transition RWY 29
WW966	47 48 51.10N 016 46 24.08E	RNAV transition RWY 29
WW967	48 26 56.31N 016 40 15.14E	RNAV transition RWY 29
WW968	48 14 56.08N 016 31 24.21E	IAP RWY 34
WW970	47 58 10.65N 016 38 29.43E	IAP RWY 34
WW971	47 55 40.56N 016 39 32.50E	IAP RWY 34, RNAV transition RWY 34
WW972	47 50 52.53N 016 41 29.29E	RNAV transition RWY 34
WW973	47 46 03.63N 016 43 28.71E	RNAV transition RWY 34
WW974	47 41 14.66N 016 45 27.78E	RNAV transition RWY 34
WW975	47 42 34.67N 016 52 36.02E	RNAV transition RWY 34
WW976	47 39 54.06N 016 38 20.04E	RNAV transition RWY 34
WW977	47 47 23.75N 016 50 37.51E	RNAV transition RWY 34
WW978	47 44 42.93N 016 36 20.37E	RNAV transition RWY 34
WW979	47 52 12.81N 016 48 38.67E	RNAV transition RWY 34
WW980	47 49 31.73N 016 34 20.29E	RNAV transition RWY 34
WW981	47 57 01.81N 016 46 39.46E	RNAV transition RWY 34
WW982	47 54 20.48N 016 32 19.84E	RNAV transition RWY 34
WW983	48 06 38.15N 016 42 40.10E	RNAV transition RWY 34
WW985	48 16 15.72N 016 38 38.30E	RNAV transition RWY 34
WW987	48 27 47.10N 016 33 46.60E	RNAV transition RWY 34
WW988	47 52 59.15N 016 25 10.61E	RNAV transition RWY 34
WW989	47 58 41.50N 016 55 35.34E	RNAV transition RWY 34
WW991	47 52 13.30N 016 58 42.74E	RNAV transition RWY 34

7. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

7. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
DONAUTURM	DT	48 14 15N 016 23 50E	ORTH	OR	48 07 40N 016 42 30E
EBERGASSING	EB	48 01 49N 016 29 56E	PETRONELL	PE	48 06 36N 016 50 52E
FREUDENAU	FR	48 11 50N 016 27 20E	RUTZENDORF	RU	48 13 30N 016 37 46E
HIMBERG	HI	48 04 22N 016 26 47E	SCHÖNAU	SC	48 07 40N 016 37 46E
KITTSEE	KS	48 04 59N 017 04 04E	STRASSHOF	SH	48 18 25N 016 37 46E
KLOSTERNEUBURG	KL	48 17 50N 016 20 50E	UNTERWALTERSDORF	UW	47 57 45N 016 27 24E
MÜNCHENDORF	MU	48 01 43N 016 21 17E			

8. Wirbelschleppenstaffelung (RECAT-EU)

8. Wake Turbulence (RECAT-EU)

8.1. Anwendung der RECAT-EU Wirbelschleppen Staffelungsminima gemäß AMC7 ATS.TR.220 (ED Decision 2020/008/R)

8.1.1. In Österreich kommen RECAT-EU Wirbelschleppen Staffelungsminima zwischen bestimmten Luftfahrzeugkategorien (siehe 8.1.3.) in der An- und Abflugphase zum Flughafen Wien-Schwechat (LOWW) zur Anwendung. Die Anwendung der RECAT-EU Wirbelschleppen Staffelungsminima bezieht sich dabei ausschließlich auf Distanz basierte Wirbelschleppenstaffelung (siehe 8.1.4.) durch die Anflug- und Flugplatzkontrollstelle des Flughafens Wien-Schwechat (LOWW).
Bei der Anwendung von Zeit basierten Wirbelschleppen Staffelungsminima durch die Flugplatzkontrollstelle LOWW kommt RECAT-EU nicht zur Anwendung.

8.1.2. Die RECAT-EU Staffelungsminima betreffen keine pilotenseitigen Verfahren. Es gibt keine Änderungen in Bezug auf die Flugplanung sowie die Flugdurchführung. Ungeachtet dessen werden die Staffelungsminima zwischen den Luftfahrzeugen reduziert und Piloten werden ersucht das Folgende zu beachten:

a) Anflugphase
Piloten können die Reduzierung der Staffelung durch ein erhöhtes induziertes Rollmoment wahrnehmen. Für ein funktionierendes ATM System ist es jedenfalls erforderlich, dass Piloten die angewiesenen Geschwindigkeiten im Endanflug genau einhalten. Ist es dem Piloten nicht möglich die angewiesene Geschwindigkeit einzuhalten, so ist die Flugverkehrskontrollstelle umgehend zu informieren.

b) Pistenbelegung
Piloten werden ersucht die Pistenbelegungszeit auf ein Minimum zu reduzieren. Aufgrund der reduzierten Staffelung im Endanflug ist es verpflichtend die Piste so früh wie möglich zu verlassen, um die Pistenkapazität zu erhalten.

c) Flugplanung und Phraseologie
Die RECAT-EU Werte haben keinen Einfluss auf die Flugplanng oder die von Piloten verwendete Phraseologie.

Im Punkt 9 des Flugplans müssen Piloten die Wirbelschleppenkategorie mit den Buchstaben J, H, M oder L wie für das Luftfahrzeug erforderlich angeben.

Es ist weder notwendig noch erforderlich, dass Piloten die RECAT-EU Wirbelschleppenkategorie des Luftfahrzeuges kennen.

8.1.3. Geänderte Luftfahrzeugkategorien

Die folgenden RECAT-EU Kategorien werden in Österreich angewandt:

8.1. Application of RECAT-EU wake turbulence separation minima according to AMC7 ATS.TR.220 (ED Decision 2020/008/R)

8.1.1. In Austria, RECAT-EU wake turbulence separation minima between certain aircraft categories (see 8.1.3.) apply in the approach and departure phase at the aerodrome Wien-Schwechat (LOWW). RECAT-EU wake turbulence separation minima are only used in the application of distance-based wake turbulence separation (see 8.1.4.) by the approach and aerodrome control unit of the aerodrome Wien-Schwechat (LOWW).

RECAT-EU does not apply to the use of time-based wake turbulence separation minima by the aerodrome control unit of the aerodrome Wien-Schwechat (LOWW).

8.1.2. RECAT-EU separation minima will not affect pilot procedures. Nothing is changed in flight planning and flight management. Nevertheless, as separation minima will be reduced in most cases, pilots are advised to pay attention to the following points:

a) Approach phase
Pilots might notice the separation reduction by experiencing higher induced roll moments from preceding traffic on final approach. For a functioning ATM system, it is imperative that pilots maintain the speeds on the final approach as assigned by ATC. If for any reason, these speeds cannot be maintained pilots shall inform ATC as soon as practicable.

b) Runway occupation
Pilots are asked to minimize runway occupancy time. Due to reduced separation minima on final approach, it is mandatory that landing aircraft vacate the runway as early as possible in order to maintain runway capacity.

c) Flight plan and phraseology
The RECAT-EU scheme has no effect on the submission of a flight plan or the phraseology to be used by pilots.

In item 9 of the flight plan pilots shall indicate the ICAO Wake turbulence category by inserting the letter J, H, M or L as appropriate for the aircraft type.

It is neither necessary nor required for pilots to know the RECAT-EU category of their aircraft.

8.1.3. Changed aircraft categories

The following RECAT-EU categories are used in Austria:

UPPER HEAVY	LOWER HEAVY	UPPER MEDIUM
B777 *	B757 *	B736 – B739 **
B747 *	B767 *	
B787 *		A318 – A321 ***

© Austro Control GmbH

UPPER HEAVY	LOWER HEAVY	UPPER MEDIUM
A340 * A330 * A350 *	A310 *	BCS1 und/and BCS3
* alle aktuellen Versionen / all current types		** inkl. MAX Versionen / incl. MAX versions *** inkl. NEO Versionen / incl. NEO versions

8.1.4. Geänderte Staffelungsminima:

8.1.4. Changed separation minima:

VORAUSFLIEGENDES LUFTFAHRZEUG / LEADER AIRCRAFT	FOLGENDES LUFTFAHRZEUG / FOLLOWER AIRCRAFT	RECAT-EU MINIMUM
Upper Heavy	Lower Heavy Upper Medium	4 NM
Lower Heavy	Upper Medium	3 NM

LOWW AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWW AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte - ICAO	LOWW AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Luftfahrzeugabstell-/-andockkarte - ICAO	LOWW AD 2 MAP 2-1	Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO
Flugplatzbodenbewegungskarte - Rolleinschränkungen	LOWW AD 2 MAP 3-2	Aerodrome Ground Movement Chart - Taxi Restrictions
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 11/29)	LOWW AD 2 MAP 4-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 11/29)
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 16/34)	LOWW AD 2 MAP 4-2	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 16/34)
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ B	LOWW AD 2 MAP 5-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 7-2	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 29)
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 7-3	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 16)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 9-1-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 11)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 9-1-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 11)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 9-2-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 29)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 9-2-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 29)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 9-3	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 16)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 9-4-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 34)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 9-4-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 34)
Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO	LOWW AD 2 MAP 11-1	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 11-2-1	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 11)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 29)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (RNP Transition) (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2	RNAV Arrival Chart (RNP Transition) (RWY 29)

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 11-2-3	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 16)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 11-2-4	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 34)
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOWW AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 13-1-1	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 11)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS Z CAT II & III or LOC Z RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS Z CAT II & III or LOC Z RWY 29)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS U CAT II & III or LOC U RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS U CAT II & III or LOC U RWY 29)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 13-1-3	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 16)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 13-1-4	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 34)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 11)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 29)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 13-2-3	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 16)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 13-2-4	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 34)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 13-4-3	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 16)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 13-4-4	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 34)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (NDB RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 13-5-1	Instrument Approach Chart - ICAO (NDB RWY 11)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (NDB RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-5-2	Instrument Approach Chart - ICAO (NDB RWY 29)
Sichtflugkarte WIEN-SCHWECHAT / TULLN	LOWW AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights WIEN-SCHWECHAT / TULLN

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

LOWW AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

RWY 11		
Instrument Flight Procedure	**Line of Minima**	**Approach Speed Category**
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

RWY 16		
Instrument Flight Procedure	**Line of Minima**	**Approach Speed Category**
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

RWY 29		
Instrument Flight Procedure	**Line of Minima**	**Approach Speed Category**
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

RWY 34		
Instrument Flight Procedure	**Line of Minima**	**Approach Speed Category**
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

© Austro Control GmbH

LOAB - DOBERSBERG

POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ELEVATION FREQUENZ/FREQUENCY	PISTENMERKMALE/RUNWAY CHARACTERISTICS ZUSTÄNDIGES AIS-ARO, MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO, MET BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZVERWALTUNG/AERODROME ADMINISTRATION BETRIEBSLEITUNG/OPERATION OFFICE	FLUGFELD ZUGELASSEN FÜR/ AERODROME ADMISSIBLE FOR
1	2	3	4
48 55 20N 015 17 49E 1713 FT 122.505	Kennung/designation: 11/29 Maße/dimensions: 865 x 18 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 10000 KG RWY 11: TORA 865 M, TODA 865 M, ASDA 865 M, LDA 865 M RWY 29: TORA 865 M, TODA 865 M, ASDA 865 M, LDA 865 M Segelfluglandefläche/glider landing area: Maße/dimensions: 590 x 30 M Oberfläche/surface: Gras/grass Tragfähigkeit/strength: MTOM 2000 KG AIS/ARO: Wien MET [1) 2)] PPR	Marktgemeinde Dobersberg Schloßgasse 1 3843 Dobersberg TEL: +43 2843 2332 FBL/AD OPS: TEL: +43 2843 2440 EMAIL: office@loab.at WWW: https://www.loab.at Union Fliegergruppe Waldviertel Kautzener Straße 201 3843 Dobersberg	Motorflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber, Motorsegler, Segelflugzeuge, Ultraleichtluftfahrzeuge, Ballone/ Power-driven aeroplanes, helicopters, gyrocopters, power-driven sailplanes, sailplanes, ultralight aircraft, balloons

ANMERKUNGEN/REMARKS

5

Flugbetrieb nur nach VFR

Platzrunde: N des AD (Motor), S des AD (Segelflug)

Platzrundenhöhe: 2700 FT AMSL

VFR-Meldepunkte:

O/R = Meldepunkt auf Anforderung

Bezeichnung	Kennung	Koordinaten	Art
F	F	48 54 00N 015 18 30E	O/R
N	N	48 55 30N 015 22 00E	O/R
S	S	48 53 24N 015 20 48E	O/R
W	W	48 54 00N 015 15 30E	O/R

Überflug folgender Ortsgebiete ist zu meiden: Großtaxen, Hohenau, Dobersberg, Kleinharmanns, Tiefenbach.

Achtung:
Achten Sie auf Segelflugbetrieb.

Modellflugplatz ca. 5.8 NM südlich des Flugplatzes (Betrieb bis maximal 500 M AGL)

Kontaktieren Sie Flugplatz Dobersberg mindestens 5 Minuten vor dem Erreichen des Flugplatzes.

Flugplatz befindet sich nahe der tschechischen Grenze (ca. 2.5 NM).

VFR traffic permitted only

Traffic pattern: N of AD (engine-driven), S of AD (gliding)

Traffic pattern altitude: 2700 FT AMSL

VFR reporting points:

O/R = Reporting point on request

Designator	Ident	Coordinates	Type
F	F	48 54 00N 015 18 30E	O/R
N	N	48 55 30N 015 22 00E	O/R
S	S	48 53 24N 015 20 48E	O/R
W	W	48 54 00N 015 15 30E	O/R

Overflying of built-up areas Großtaxen, Hohenau, Dobersberg, Kleinharmanns, Tiefenbach shall be avoided.

Caution:
Look out for glider activity.

Model airfield APRX 5.8 NM S of AD (OPS up to MAX 500 M AGL).

Contact Dobersberg AD at least 5 MIN prior to reaching the AD.

AD is located close to the border to the Czech Republic (APRX 2.5 NM).

1) Wetterberatung: Unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich). /
MET briefing: Via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria).

2) Self briefing

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

LOAB - DOBERSBERG

ANMERKUNGEN/REMARKS

5

Hinweise:
Funksprache: Deutsch.
Treibstoffsorten: AVGAS 100LL, JET A1, SUPER PLUS (ETBE).
Zollabfertigung und Passkontrolle auf Anfrage
Camping auf Anfrage
GAFOR Route 92 führt zum Flugplatz.

Notes:
Radio communication language: GE.
Fuel types: AVGAS 100LL, JET A1, SUPER PLUS (ETBE).
Customs clearance and passport control O/R
Camping O/R
GAFOR route 92 leads to AD.

Flugverfahren:
An- und Abflug nur über Meldepunkte bzw. festgelegte Routen.

Flight procedures:
ARR and DEP only via reporting points and determined routes.

Verfügbare Flugplatzkarten

Charts related to an aerodrome

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte	LOAB AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart

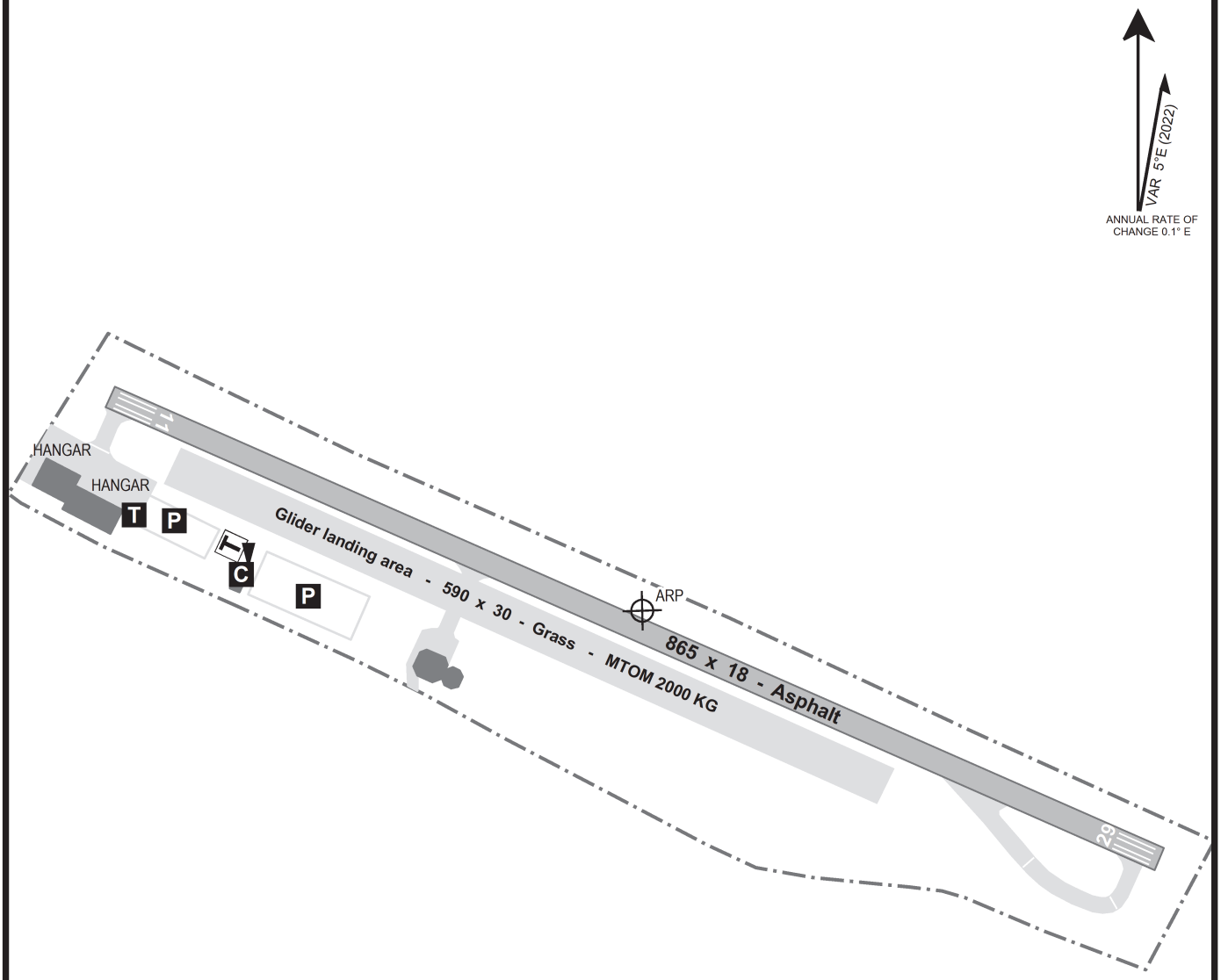
© Austro Control GmbH

AD ELEV 1713 FT

48° 55' 20" N
015° 17' 49" E

DOBERSBERG RADIO 122.505

DOBERSBERG
(LOAB)
ÖSTERREICH AUSTRIA



SCALE 1 : 5.000

50 0 50 100 150 200 250 M

RWY NR	Dimension (M) - Surface	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)	LDA (M)	Strength	Lights
11 29	865 x 18 - Asphalt	865 865	865 865	865 865	865 865	MTOM 10000 KG	- -

INTENTIONALLY LEFT BLANK

CHANGE: DESIGNATIONS RWY NR; EDITORIAL

"Topographic base" by BEV - Bundesamt für Eich-und Vermessungswesen, used under CC BY / content and color selection according to the function of the chart

© Austro Control GmbH

LOIR - REUTTE-HÖFEN

POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ELEVATION FREQUENZ/FREQUENCY	PISTENMERKMALE/RUNWAY CHARACTERISTICS ZUSTÄNDIGES AIS-ARO, MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO, MET BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZVERWALTUNG/AERODROME ADMINISTRATION BETRIEBSLEITUNG/OPERATION OFFICE	FLUGFELD ZUGELASSEN FÜR/ AERODROME ADMISSIBLE FOR
1	2	3	4
47 28 15N 010 41 29E 2807 FT 122.405	Kennung/designation: 04/22 Maße/dimensions: 679 x 18 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: MTOM 5700 KG RWY 04: TORA 621 M, TODA 679 M, ASDA 679 M, LDA 679 M RWY 22: TORA 679 M, TODA 679 M, ASDA 679 M, LDA 621 M Versetzte Schwelle Piste 22 um 58 M pisteneinwärts versetzt/ DTHR RWY 22 displaced 58 M inward AIS/ARO: Wien MET [1) 2)] PPR	Haltergemeinschaft Flugplatz Reutte-Höfen Lechau 2 6604 Höfen WWW: http://www.loir.at FBL/AD OPS TEL: +43 676 9706612 +43 5672 63207 FAX: +43 5672 63207 20 EMAIL: info@loir.at	Motorflugzeug, Segelflugzeug, Hubschrauber/ Engine-driven aircraft, glider, helicopter Keine Trikes, keine Gyrocopter, keine motorisierten Gleitschirme./ No trikes, no gyrocopters, no powered paraglider

ANMERKUNGEN/REMARKS

5

Flugbetrieb nur nach VFR

Hubschrauber generell sowie Luftfahrzeuge mit einem MTOW von mehr als 2,8 t nur mit zusätzlicher Genehmigung von Gemeinde Höfen.

Motorflugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht zwischen 2.8 t und 5.7 t dürfen den Flugplatz Reutte-Höfen nur benutzen, soweit diese nachweislich einen maximalen Startlärmpegel von 82.3 dB(A) (Lärmzulässigkeitszertifikat) nicht übersteigen.

Schwelle Piste 22 um 58 M pisteneinwärts versetzt.

Landefläche für Segelflugzeuge und Startfläche für den Windschleppstart verfügbar.

Platzrunde: E des AD

Platzrundenhöhe: 2200 FT AGL

VFR-Meldepunkte:

CRP = Pflichtmeldepunkt

Bezeichnung	Kennung	Koordinaten	Art
E	E	47 26 36N 010 45 42E	CRP
H	H	47 29 24N 010 35 36E	CRP
N1	N1	47 33 06N 010 39 24E	CRP
N2	N2	47 30 36N 010 42 42E	CRP
P	P	47 29 00N 010 45 48E	CRP
W	W	47 25 24N 010 35 42E	CRP

Überflug aller Ortsgebiete im An- und Abflugbereich ist zu meiden.

VFR traffic permitted only

Helicopter in general and aircraft with a MTOW more than 2,8 t only with additional approval by community of Höfen.

Engine-driven aircraft with a maximum take-off weight between 2.8 t and 5.7 t are allowed to use the airfield Reutte-Höfen only if it can be demonstrated that they do not exceed a maximum starting noise level of 82.3 dB(A) (noise certificate).

THR RWY 22 displaced 58 M runway inward.

Glider landing area and start area for winch launchings available.

Traffic pattern: E of AD

Traffic pattern altitude: 2200 FT AGL

VFR reporting points:

CRP = Compulsory reporting point

Designator	Ident	Coordinates	Type
E	E	47 26 36N 010 45 42E	CRP
H	H	47 29 24N 010 35 36E	CRP
N1	N1	47 33 06N 010 39 24E	CRP
N2	N2	47 30 36N 010 42 42E	CRP
P	P	47 29 00N 010 45 48E	CRP
W	W	47 25 24N 010 35 42E	CRP

Overflying of built-up areas shall be avoided within arrival and departure area.

1) Wetterberatung: Unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich). /
MET briefing: Via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria).

2) Self briefing

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

LOIR - REUTTE-HÖFEN

ANMERKUNGEN/REMARKS

5

Achtung: Auwald (Länge 860 M, Breite 35 M) ragt zwischen dem Fluss Lech und dem Flugplatz entlang des Sicherheitsstreifens teils bis zu 20 M über den seitlich angrenzenden Schutzbereich.	**Caution**: Forest (length 860 M, width 35 M) between the River Lech and the aerodrome along the safety strip, height up to 20 M above the lateral aerodrome safety area.
Bei Föhn ist mit Turbulenz, horizontaler Windscherung, starken Abwinden und unerwarteten Rückenwind besonders im kurzen Endanflug zur Piste 22 zu rechnen.	During Foehn expect turbulence, horizontal wind shear, severe downdrafts and unexpected tailwind especially on short final to RWY 22.
Hindernisse im Abflugbereich der Piste 04. Das Vermeiden des Überfliegens der Häuser nach dem Start liegt im Ermessen des verantwortlichen Piloten.	Obstacles within departure area RWY 04. On discretion of the PIC avoid overflying the houses after take-off.
Vermeiden Sie aus Lärmschutzgründen das Überfliegen von Wohngebieten und steigen Sie vor dem Beschleunigen entlang des Flusses Lech auf die zugewiesene Höhe, jedoch MNM 4000 FT.	For noise abatement reasons avoid overflying residential areas and climb along river Lech to assigned altitude but MNM 4000 FT before acceleration.
Hindernisse und Hochspannungsleitungen östlich der verlängerten Pistenmittellinie und in der Platzrunde.	High obstacles and power lines E of extended CL and within the traffic circuit.
Segelfluggebiete nordöstlich und südöstlich des Flugplatzes.	Gliding areas NE and SE of AD.
LOIE in der Platzrunde.	LOIE within the traffic circuit.
Modellflugplätze nahe der Schwelle Piste 22 und nördlich des Flugplatzes in der Platzrunde.	Model airfields close THR RWY 22 and N of AD within traffic circuit.

© Austro Control GmbH

LOXT AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN
LOXT AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1. Für Starts und Landungen ist eine Bewilligung des Bundesministeriums für Landesverteidigung (BMLV) erforderlich. Siehe AD 1.1, Punkt 3.

1.2. Trainingsflüge mit Zivilluftfahrzeugen (IFR und VFR) bedürfen der vorherigen telefonischen Koordination mit der Meldestelle für Flugverkehrsdienste der Militärflugleitung Tulln (siehe LOXT AD 2.3).

1. General Regulations

1.1. A permission for take offs and landings has to be granted by the ministry of defence. See AD 1.1, item 3.

1.2. Training flights of civil aircraft (IFR and VFR) require prior coordination by telephone with ATS reporting office (ARO) of military flight operation Tulln (see LOXT AD 2.3).

LOXT AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG
LOXT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Allgemeines

1.1. Aus Lärmschutzgründen ist das Überfliegen besiedelter Gebiete in geringer Höhe zu vermeiden.

1. General

1.1. For noise abatement reasons avoid overflying of populated areas at low altitudes.

LOXT AD 2.22 FLUGVERFAHREN
LOXT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER MTMA LOXT 1-3

1.1. Ankommende IFR Flüge haben, sofern keine anderslautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. Veröffentlichte Anflüge oder Radarkursführung wird seitens ATC pistenabhängig freigegeben.

1.2. Innerhalb der MTMA LOXT 1-3 wird Radardienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindestflughöhen bei Radarführung innerhalb der MTMA LOXT 1-3 siehe Karte LOXT AD 2 MAP 12-1.

1.3. Während der Betriebszeiten der Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOXT AD 2.18) werden Luftfahrzeuge im Instrumentenflug innerhalb der MTMA LOXT 1-3 - soweit erforderlich - bis zum Endanflug eines verlautbarten Anflugverfahrens radargeführt. Bei der Radarführung wird die Mindestflughöhe im Anfangs- und Zwischenanflugteil des jeweiligen Anflugverfahrens unter Berücksichtigung von Hindernissen innerhalb von 3 NM beiderseits des Kurses berücksichtigt.

Anmerkung: Karten der Radar-Mindestflughöhen bei Verwendung der ASR-Anlage Tulln, siehe LOXT AD 2 MAP 12-1.

1. RADAR SERVICE WITHIN MTMA LOXT 1-3

1.1. Arriving IFR flights shall, unless instructed otherwise, follow their flight planned route and enter the published holding procedure thereafter. Published approaches or radar vectoring service, depending on the runway in use, will be provided by ATC.

1.2. Radar service is provided for arriving and departing IFR flights within MTMA LOXT 1-3. Minimum radar vectoring altitudes within the MTMA LOXT 1-3 see chart LOXT AD 2 MAP 12-1.

1.3. During the operational hours of the radar approach unit (see LOXT AD 2.18) IFR flights within the MTMA LOXT 1-3 will - if necessary - be radar vectored and sequenced to the final approach track of the 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.

Remark: Maps showing "Minimum Altitudes when using ASR Tulln", see LOXT AD 2 MAP 12-1.

2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER MCTR LOXT

(siehe Sichtflugkarte LOWW AD 2 MAP 14-2)

2.1. Flugverfahren allgemein

2.1.1. VFR Flüge innerhalb der MTMA und MCTR während der Dienstzeiten der Militärflugleitung sind zulässig:
- mit Freigabe
- mit Sprechfunkverbindung
- bei Tag in VMC
- bei Tag in IMC (nur als SVFR in MCTR)
- bei Nacht in VMC (NVFR Flüge)

2.1.2. Flüge sind entlang der veröffentlichten Strecken unter Beachtung der vorgeschriebenen Flughöhe durchzuführen. TWR kann jedoch zwecks Beschleunigung des Verkehrsablaufes oder auf Verlangen des Piloten Abweichungen davon freigeben.

2.1.3. Aufnahme der Funkverbindung mit TWR spätestens drei Minuten vor Einflug in die MCTR bzw. vor dem ersten Pflichtmeldepunkt.

2.1.4. Soweit nichts Anderes aufgetragen, haben Luftfahrzeuge den Code 7000 inklusive automatischer Druckhöhenübermittlung zu schalten.

2.1.5. Piloten, die diese Verfahren nicht einhalten können, müssen rechtzeitig eine andere Freigabe verlangen.

2.1.6. Befindet sich die in Betracht kommende Militärflugleitung nicht im Dienst, wird der Flugplatz von der Zivilluftfahrt genutzt. Bedingungen siehe AD 1.1, Punkt 2.

2. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN MCTR LOXT

(siehe Sichtflugkarte LOWW AD 2 MAP 14-2)

2.1. General Flight Procedures

2.1.1. VFR flights within MTMA and MCTR during duty hours of military flight operation office are permitted:
- with ATC-clearance
- with radio communication
- during hours of daylight in VMC
- during hours of daylight in IMC (SVFR only within MCTR)
- during night in VMC (NVFR flights)

2.1.2. Flights shall be executed along the published routes observing the prescribed altitudes. To expedite traffic TWR may order deviations or give approval to such requests by pilots.

2.1.3. Radio communication shall be established at least 3 minutes prior entering MCTR resp. prior the first compulsary reporting point.

2.1.4. If not otherwise instructed aircraft should squawk 7000 including automatic altitude transmission (MODE C).

2.1.5. Pilots, who are unable to comply with these procedures, have to request an alternate clearance in time.

2.1.6. Outside the duty hours of the relevant military flight operation office the airfield is used for civil operations. See also AD 1.1, point 2.

5. Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Pisten

Allgemeine Bestimmungen siehe AD 1.1, Punkt 5.2.

Am Militärflugplatz LOXZ werden folgende Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung bei Tag und Nacht angewendet:

RWY 08R: 600 M, 1500 M, 2400 M

RWY 26L: 600 M, 1500 M, 2400 M

5. Application of reduced runway separation

General regulations see AD 1.1, item 5.2.

At military aerodrome LOXZ the following reduced runway separation minima will be applied during day and night:

RWY 08R: 600 M, 1500 M, 2400 M

RWY 26L: 600 M, 1500 M, 2400 M

6. Fanganlagen

BAK14 / 500S

457 M innerhalb der Schwelle 26L

450 M innerhalb der Schwelle 08R

Die Kabelfanganlage wird während des Betriebes mit Zivilluftfahrzeugen hydraulisch versenkt und ist überrollbar.

6. Arresting systems

BAK14 / 500S

457 M inwards threshold 26L

450 M inwards threshold 08R

Arresting cable will be hydraulically lowered during operation of civil air traffic and can be passed without interference.

Bremseinrichtung 500S

Breaking device 500S

HÖCHSTZULÄSSIGE MASSE DES LUFTFAHRZEUGES MAXIMUM MASS OF THE AIRCRAFT	46300 lbs/21001 kg
HÖCHSTZULÄSSIGE ROLLGESCHWINDIGKEIT BEIM HAKENKONTAKT MAXIMUM TAXI SPEED AT HOOK CONTACT	46300 lbs/21001 kg mit/with 175 KT
MAXIMALE ENERGIEAUFNAHME MAXIMUM ENERGY ABSORPTION	135581 kNm

LOXZ AD 2.22 FLUGVERFAHREN
LOXZ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Verfahren für Sichtflüge

Für allgemeine Bestimmungen siehe AD 1.1

1.1. Verfahren in der MTMA LOXZ 1-5/MCTR LOXZ
(Siehe Sichtflugkarte LOXZ AD 2 MAP 14-2)

VFR Flüge sind gemäß den veröffentlichten Sichtflugstrecken unter Einhaltung der vorgeschriebenen Flughöhen durchzuführen.

Um den Verkehrsfluss zu beschleunigen kann TWR Abweichungen in der Streckenführung anordnen oder Anfragen von Piloten genehmigen.

1.2. Anflüge

Die Anflugstrecken enden in den jeweiligen Warterunden. Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

1. Procedures for VFR flights

For general procedures see AD 1.1

1.1. Procedures within MTMA LOXZ 1-5/MCTR LOXZ
(See chart for VFR flights LOXZ AD 2 MAP 14-2)

VFR flights shall be executed along the published routes observing the prescribed altitudes.

To expedite traffic TWR may order deviations or give approval to such requests by pilots.

1.2. Approaches

Arrival routes end in the respective holding. For further approach hold there for further clearance unless an approach or landing clearance has been received previously.

1.3. Platzrunden
Rechtsplatzrunde für Piste 08R und 26R.

1.4. Platzrundenhöhen
- 3000FT AMSL Standartplatzrunde
- 3500FT AMSL VFR Warterunde
- 4000FT AMSL für APCH CAT C, D und E
- 4500FT AMSL erweiterte Platzrunde

1.5. Funkausfall: Anflüge
a) Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt einer Einflugfreigabe in die MCTR LOXZ aus, ist auf einen unkontrollierten Flugplatz auszuweichen.

b) Fällt die Sprechfunkverbindung nach Erhalt einer Einflugfreigabe aus, so ist:
- Bei einem Einflug über SCHEIFLING oder MÖDERBRUGG über PÖLS-FOHNSDORF in die Warterunde NORD in 3500 FT AMSL einzufliegen und auf Lichtsignale zu achten;
- Bei einem Einflug über ST. MICHAEL über ST. LORENZEN - RED BULL RING in die Warterunde NORD in 3500 FT AMSL einzufliegen und auf Lichtsignale zu achten;
- Bei einem Einflug über OBDACHER SATTEL oder GABERL über WEISSKIRCHEN in die Warterunde SÜD in 3500 FT AMSL einzufliegen und auf Lichtsignale zu achten.

1.6. Funkausfall: Transitflüge
Bei einem Funkausfall squawk A7600. Der Flug ist gemäß Freigabe fortzusetzen. Wurde die Freigabe bis zu einer Warterunde erteilt, so ist ein Durchfliegen der verlängerten Pistenmittellinie 08/26 zu vermeiden und über die Sichtflugstrecke PÖLS-FOHNSDORF - RED BULL RING - ST. LORENZEN oder in Gegenrichtung zu fliegen.

Im Falle eines Einfluges über OBDACH oder GABERL, ohne einer Freigabe zum Durchfliegen der verlängerten Pistenmittellinie, ist die MCTR Richtung Süden zu verlassen und zu umfliegen.

1.7. NORDO Flüge
a) NORDO-Anflüge dürfen nur nach telefonischer Freigabeerteilung durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die MCTR ist anzugeben und darf um nicht mehr als zehn Minuten überschritten werden; ansonsten erlischt die Freigabe.

b) NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

1.8. Sonstiges
a) Von ZELTWEG TOWER wird Radardienst für VFR Flüge ausgeübt.

b) Piloten von Luftfahrzeugen, die außerhalb der Dienststunden der Militärflugleitung, in der Flugplatzumgebung operieren, müssen ZELTWEG RADIO auf 123.505 MHZ rufen.

1.3. Traffic pattern
Right traffic pattern for runway 08R and 26R.

1.4. Traffic pattern altitudes
- 3000FT AMSL standard traffic pattern
- 3500FT AMSL VFR-holding
- 4000FT AMSL for APCH CAT C, D and E
- 4500FT AMSL extended traffic pattern

1.5. Lost COM: Approaches
a) In case of radio communication failure prior having received an entry clearance into MCTR LOXZ divert to an uncontrolled aerodrome.

b) In case of radio communication failure after having received an entry clearance:
- When entering via SCHEIFLING or MÖDERBRUGG proceed via PÖLS-FOHNSDORF and join HOLDING NORTH in 3500 FT AMSL awaiting light signals;
- When entering via ST. MICHAEL proceed via ST. LORENZEN - RED BULL RING and join HOLDING NORTH in 3500 FT AMSL and wait for light signals;
- When entering via OBDACHER SATTEL or GABERL proceed via WEISSKIRCHEN and join HOLDING SOUTH in 3500 FT AMSL and wait for light signals.

1.6. Lost COM: Transitflights
In case of radio communication failure squawk A7600 and proceed according clearance. If cleared into a holding avoid to cross the extended RWY centerline 08/26 and proceed via VFR Route PÖLS-FOHNSDORF - RED BULL RING - ST. LORENZEN OR vice versa.

In case of entering via OBDACH or GABERL without having received a clearance to cross the extended RWY centerline leave to the SOUTH and circumnavigate MCTR.

1.7. NORDO Flights
a) NORDO-approaches may be executed, provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering MCTR must be indicated and must not be exceeded by more than 10 minutes; otherwise the clearance expires.

b) NORDO-transitflights are not permitted.

1.8. Miscellaneous
a) ZELTWEG TOWER is providing radar service for VFR flights.

b) Pilots of aircraft which are operating in the vicinity of the aerodrome, outside the duty hours of the military flight operation office, shall contact ZELTWEG RADIO on 123.505 MHZ.