

REPUBLIK ÖSTERREICH

AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Wagramer Straße 19
1220 Wien
AUSTRIA



AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

Phone: +43 (0)51703/2051
Telefax: +43 (0)51703/2056
AFTN: LOWWYNYX
e-mail: nof@astrocontrol.at

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIP AMDT 251
AIRAC 23 SEP 2021

INKRAFTTRETUNGSDATUM/EFFECTIVE DATE: 4 NOV 2021

| Inhalt: | Contents: |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">- Air Traffic Services Airspace - Index Chart- Prohibited, Restricted and Danger Areas - Index Chart- Temporary Reserved Airspaces - Index Chart- Military Training Areas - Index Chart - Flughafen SALZBURG:<ul style="list-style-type: none">- Flugplatzdaten,- Flugplatzkarte-ICAO,- Luftfahrzeugabstellkarte-ICAO,- Aerodrome Ground Movement Chart-Taxi restrictions. - Flugplatz ST. JOHANN/TIROL (LOIJ):<ul style="list-style-type: none">- Standard Departure Chart - Instrument-ICAO,- Instrument Approach Chart-ICAO (RNP A CAT A / B),- Sichtflugkarte. - Flugplatz ZELL AM SEE (LOWZ):<ul style="list-style-type: none">- Standard Departure Chart - Instrument-ICAO,- Instrument Approach Chart-ICAO (RNP A CAT A / B),- Sichtflugkarte. | <ul style="list-style-type: none">- Air Traffic Services Airspace - Index Chart- Prohibited, Restricted and Danger Areas - Index Chart- Temporary Reserved Airspaces - Index Chart- Military Training Areas - Index Chart - SALZBURG airport:<ul style="list-style-type: none">- Aerodrome Data,- Aerodrome Chart-ICAO,- Aircraft Parking Chart-ICAO,- Aerodrome Ground Movement Chart-Taxi restrictions. - ST. JOHANN/TIROL (LOIJ) aerodrome:<ul style="list-style-type: none">- Standard Departure Chart - Instrument-ICAO,- Instrument Approach Chart-ICAO (RNP A CAT A / B),- Chart for VFR flights. - ZELL AM SEE (LOWZ) aerodrome:<ul style="list-style-type: none">- Standard Departure Chart - Instrument-ICAO,- Instrument Approach Chart-ICAO (RNP A CAT A / B),- Chart for VFR flights. |

1. Beiliegende Blätter sind mit Inkrafttretungsdatum **einzu**fügen bzw. **auszu**tauschen:

1. From the effective date onwards the attached replacement pages are to be **incorporated**:

Band 1 / Volume 1

GEN 1.7-21/GEN 1.7-22, GEN 1.7-23,

ENR 1.1-33/ENR 1.1-34,

ENR 1.3-1/ENR 1.3-2,

ENR 3.6-1/ENR 3.6-2, ENR 3.6-3,

ENR 5.3-3,

ENR 6.2, ENR 6.3-1, ENR 6.3-2, ENR 6.4,

1. Beiliegende Blätter sind mit Inkrafttretungsdatum **einzu**fügen bzw. **auszu**tauschen:

1. From the effective date onwards the attached replacement pages are to be **incorporated**:

Band 2 / Volume 2

AD 0.1-13/AD 0.1-14,

LOWS AD 2-3/LOWS AD 2-4,
LOWS AD 2-9/LOWS AD 2-10,
LOWS AD 2-15/LOWS AD 2-16,
LOWS AD 2-21/LOWS AD 2-22,
LOWS AD 2-27/LOWS AD 2-28,
LOWS AD 2-33/LOWS AD 2-34,
LOWS AD 2-39/LOWS AD 2-40,
LOWS AD 2 MAP 1-1,

LOWS AD 2-5/LOWS AD 2-6,
LOWS AD 2-11/LOWS AD 2-12,
LOWS AD 2-17/LOWS AD 2-18,
LOWS AD 2-23/LOWS AD 2-24,
LOWS AD 2-29/LOWS AD 2-30,
LOWS AD 2-35/LOWS AD 2-36,
LOWS AD 2-41/LOWS AD 2-42,
LOWS AD 2 MAP 2-1,

LOWS AD 2-7/LOWS AD 2-8,
LOWS AD 2-13/LOWS AD 2-14,
LOWS AD 2-19/LOWS AD 2-20,
LOWS AD 2-25/LOWS AD 2-26,
LOWS AD 2-31/LOWS AD 2-32,
LOWS AD 2-37/LOWS AD 2-38,
LOWS AD 2-43,
LOWS AD 2 MAP 3-2,

LOIJ AD 2 MAP 9-1,

LOIJ AD 2 MAP 9-1A,

LOIJ AD 2 MAP 13-2-1,

LOIJ AD 2 MAP 14-2,

LOWZ AD 2 MAP 9-1,

LOWZ AD 2 MAP 9-1A,

LOWZ AD 2 MAP 13-2-1,

LOWZ AD 2 MAP 14-2.

2. Diese Berichtigung beinhaltet Informationen, welche in folgendem NOTAM, welches mit Wirkung vom 4 NOV 2021 aufgehoben ist, enthalten sind:

2. This amendment incorporates information contained in the following NOTAM, which is cancelled WEF 4 NOV 2021:

NOTAM A1737/21.

ENDE

END

| ICAO Document | Title | Difference(s) | Applicable |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 8168 | Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures | Table I-2-3-1 Maximum airspeed restriction below promulgated value (Part I - Section 3, Chapter 3, 3.3.4) | LOWS - SID-ICAO RWY 15 |
| 8168 | Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures | Part I - Section 3, Chapter 3, 3.3.1.2 Departure turn height below 120 M (394 FT) at WW269 with 3.3% procedure design gradient | LOWW - SID-ICAO RWY 16 |
| 8168 | Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures | Part I - Section 3, Chapter 3, 3.1.2 Track guidance on SNU conventional SIDs is available only beyond 5.4 NM after completion of turn | LOWW - SID-ICAO RWY 11 LOWW - SID-ICAO RWY 29 |
| 8168 | Aircraft Operations Volume II Construction of visual and instrument flight procedures | Part III - Section 3, Chapter 2 Minimum segment length of the intermediate segment is shorter than recommended | LOGH - IAP COPTER RNP 328 (LPV only) |

Staffelung zwischen Warterunde und Streckenflug

Zwischen Luftfahrzeugen im Streckenflug und Luftfahrzeugen in einer Warterunde bzw. zwischen Luftfahrzeugen in unterschiedlichen Warterunden wird Horizontalstaffelung geleistet, indem zwischen dem errechneten Standort des Luftfahrzeuges im Streckenflug entsprechend der flugbetrieblichen Toleranz und dem Bereich einer Warterunde bzw. zwischen den Bereichen von Warterunden ein Puffer von mindestens 5 NM eingehalten wird.

Während diese Seitenstaffelung nicht besteht, wird zwischen Luftfahrzeugen in der Warterunde und Luftfahrzeugen im Streckenflug die entsprechende Vertikalstaffelung beibehalten.

21. DOKUMENT 7030 - REGIONALE ERGÄNZENDE VERFAHREN

Dokument 7030, 5. Ausgabe inklusive Berichtigung 9

Bezug Abweichung

Kapitel 6

Absatz 6.2.5.1 Übergabe der Radarkontrolle

Übergabe der Radarkontrolle zwischen ACC-FIC Wien und München ACC

Die Übergabe der Radarkontrolle kann ohne systematische Verwendung von bidirektionalen Spracheinrichtungen erfolgen, vorausgesetzt, der Mindestabstand zwischen aufeinanderfolgenden Flugzeugen, die übergeben werden sollen, hat den folgenden Wert, wenn das nachfolgende Flugzeug nicht schneller ist:

10 NM
ausgenommen
7 NM zwischen Anflügen nach EDDM, EDMO, EDMA

22. DOKUMENT 10066 - PANS-AIM

Dokument 10066, 1. Ausgabe, Berichtigung 1

Separation between holding and en-route aircraft

Horizontal separation between en-route aircraft by-passing a holding aircraft, or between aircraft in adjacent holding patterns is obtained by assuring a buffer of at least 5 NM between the estimated position of the en-route aircraft and the holding area or between the two holding areas.

While horizontal separation does not exist, vertical separation will be provided between holding aircraft and en-route aircraft.

21. DOCUMENT 7030 - REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES

Document 7030, 5th edition including amendment 9

Reference Difference

Chapter 6

Para 6.2.5.1 Transfer of control

Transfer of radar control between ACC-FIC Wien and München ACC

Transfer of radar control may be effected without systematic use of bi-directional speech facilities provided the minimum distance between successive aircraft about to be transferred has the following value if the succeeding aircraft is not faster:

10 NM
except
7 NM between arrivals to EDDM, EDMO, EDMA

22. DOCUMENT 10066 - PANS-AIM

Document 10066, 1st edition, amendment 1

Bezug Abweichung

Kapitel 1

Kapitel 1 - Definitionen: "Conventional navigation route":
Definitionen sind noch nicht in "Annex I - Definitionen" der EU-Verordnung 2017/373 übernommen.

Kapitel 5

Absatz 5.3.3.2.2.3 Zur Zeit werden noch immer einige Hindernisse verlautbart, die errichtet und genehmigt wurden, als die numerischen Anforderungen des Appendix 1 noch nicht vorhanden waren und daher nicht verfügbar sind. Das wird mit der Umsetzung des nationalen Projekts "eTOD Austria" behoben werden.

Kapitel 6

Absatz 6.1.4.6 Nach Ablauf von 3 Monaten ab der Ausgabe eines temporären NOTAM von langer Gültigkeitsdauer wird dieses NOTAM nicht in eine Ergänzung zum Luftfahrthandbuch Österreich aufgenommen sondern durch ein weiteres temporäres NOTAM von langer Gültigkeitsdauer ersetzt.

Appendix 2

Appendix 2 - Inhalte des Luftfahrthandbuchs (AIP) Part 2 - En-route (ENR), Abschnitt ENR 3 (ATS Strecken): Umbenennung von "3.1 ATS Strecken im unteren Luftraum" zu "3.1 Strecken mit konventioneller Navigation" und Änderung der Struktur; Umbenennung von "3.3 RNAV-Strecken" zu "3.2 RNAV-Strecken": noch nicht implementiert, da in EU-Verordnung 2017/373 noch nicht übernommen.

Appendix 2 - Inhalte des Luftfahrthandbuchs (AIP) Part 3 - Aerodromes (AD): neue Abschnitte in AD 2.19 (Radio navigation and landing aids) sowie neues Kapitel AD 2.25 (Visual segment surface (VSS)): noch nicht implementiert, da in EU-Verordnung 2017/373 noch nicht übernommen.

23. ABWEICHUNGEN ZUM ICAO GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF)

PANS-ATM (Doc 4444) 12.3.1.11: Die geschätzte oder gemessene Bremswirkung wird nicht über SNOWTAM oder Pistenzustandsbericht (ATIS, Sprechfunk) verbreitet.

PANS-AIM (Doc 10066) Appendix 4 und PANS-Aerodromes (Doc 9981) 1.1.3.4 g): zwei zusätzliche Kontaminationsarten werden in Feld G) verwendet: GLATT UND NASS (SLIPPERY WET) und SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE (SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY).

Reference Difference

Chapter 1

Chapter 1 - Definitions: "Conventional navigation route":
Definitions are not transposed into Annex I - Definitions of Regulation (EU) 2017/373.

Chapter 5

Para 5.3.3.2.2.3 Some obstacles are still published that have been erected and approved in times where the numerical requirements of Appendix 1 have not been required yet and are therefore not available. This will be rectified with the implementation of the national project "eTOD Austria".

Chapter 6

Para 6.1.4.6 After three months from the issuing of a temporary NOTAM of long duration, this NOTAM will be replaced by another temporary NOTAM of long duration instead of being included in an AIP Supplement.

Appendix 2

Appendix 2 - Contents of the Aeronautical Information Publication (AIP) Part 2 - En-route (ENR): "3.1 Lower ATS routes" renamed to "3.1 Conventional navigation routes" and content re-structured; "3.3 Area navigation routes" re-structured to "3.2 Area navigation routes": not yet implemented due to lack of requirement in EU-Regulation 2017/373.

Appendix 2 - Contents of the Aeronautical Information Publication (AIP) Part 3 - Aerodromes (AD): new Sections in AD 2.19 Radio navigation and landing aids and new chapter AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration: new section not yet implemented due to lack of requirement in EU-Regulation 2017/373.

23. DIFFERENCES TO THE ICAO GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF)

PANS-ATM (Doc 4444) 12.3.1.11: the estimated surface friction or the measured friction coefficient will not be promulgated via SNOWTAM message or runway condition report (ATIS, Voice-RTF).

PANS-AIM (Doc 10066) Appendix 4 and PANS-Aerodromes (Doc 9981) 1.1.3.4 g): two additional contamination types are used in item G): SLIPPERY WET and SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY.

PANS-AIM (Doc 10066) Appendix 4 und PANS-Aerodromes (Doc 9981) 1.1.3.5.b Schneefegen wird auf die jeweilige Piste bezogen gemeldet (Phrase: RWY xx DRIFTING SNOW).

SNOWTAM-Formblatt: Das SNOWTAM Formblatt Österreich Edition 2021 oder die technische Online-Umsetzung des SNOWTAM Formblatts Österreichs ist für die Auflieferung von Meldungen zur Verbreitung als SNOWTAM zu verwenden.

Anmerkung: Details zur Anwendung des ICAO Global Reporting Format in Österreich sind im Kapitel AD 1.2, Punkt 2 verlaublich.

PANS-AIM (Doc 10066) Appendix 4 and PANS-Aerodromes (Doc 9981) 1.1.3.5.b Drifting snow will be reported in regard to the runway concerned (phrase: RWY xx DRIFTING SNOW).

SNOWTAM-Form: The SNOWTAM Form Austria Edition 2021 or the Austro Control online portal for the SNOWTAM Form Austria shall be used for proposals to be published as SNOWTAM message.

Remark: Details to the application of the ICAO Global Reporting Format in Austria are published in Chapter AD 1.2, item 2.

2.1.12. Betrieb von Flugmodellen, Unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät

2.1.12.1.

- (1) Der Betrieb von Flugmodellen (§ 24c LFG), unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 (§ 24f LFG) und von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät (wie Drachen, Fesselballone, Raketen und dergleichen) in Höhen von 150 m über Grund aufwärts oder unter Umständen, unter denen mit einem Überfliegen der Bundesgrenzen gerechnet werden muss, ist unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig.
- (2) Der Betrieb von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät und von Flugmodellen über dicht besiedelten Gebieten oder über Menschenansammlungen im Freien ist unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig.
- (3) Der Betrieb von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät und von Flugmodellen über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen ist verboten.
- (4) Der Betrieb von Flugmodellen, unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät ist unbeschadet anderer Bestimmungen innerhalb eines Umkreises von 2500 m um den Flugplatzbezugspunkt von unkontrollierten Flugplätzen nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.
- (5) Der Betrieb von Flugmodellen innerhalb von Kontrollzonen ist verboten. Ausgenommen davon ist der Betrieb von Flugmodellen
 1. innerhalb von Modellflugplätzen, die zum Zeitpunkt der Festlegung einer Kontrollzone bereits bestanden haben, oder
 2. in sonstigen Fällen, wenn die Austro Control GmbH eine allgemeine Erlaubnis zur Nutzung erteilt hat und die diesbezüglich unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt festgelegten Bedingungen eingehalten werden. Eine solche Erlaubnis darf von der Austro Control GmbH jedenfalls nur außerhalb der lateralen Grenzen der Sicherheitszone bis zu einer maximalen Flughöhe von 50 m über Grund erteilt werden. Die allgemeine Erlaubnis sowie die Nutzungsbedingungen sind nach § 120a LFG von der Austro Control GmbH anzuordnen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.
- (5a) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät (sofern nicht gemäß § 128 LFG verboten) innerhalb von Kontrollzonen ist nur mit Zustimmung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrolstelle zulässig.
- (6) Bewilligungen und Zustimmungen gemäß Abs. 1, 2, 4 und 5 dürfen nur erteilt werden, wenn durch den Betrieb weder das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden.

2.1.12. Operation of model aircraft, unmanned aircraft class 1 and unmanned civil aerial vehicles

2.1.12.1.

- (1) The operation of model aircraft (§ 24c LFG (aviation act)), unmanned aircraft class 1 (§ 24f LFG (aviation act)) and unmanned aerial vehicles (Kites, captive balloons, rockets and similar) at heights at or above 150 m AGL or if border crossing is anticipated are, regardless of other regulations laid down, only permitted with permission of the aeronautical agency 'Luftfahrtagentur/LFA' of Austro Control GmbH.
- (2) The operation of civil unmanned aerial vehicles and model flights over densely populated areas or crowds of people in the outside are regardless of other regulations laid down, only permitted with permission of the aeronautical agency 'Luftfahrtagentur/LFA' of Austro Control GmbH.
- (3) The operation of civil unmanned aerial vehicles and model flights over fire or explosion sensitive industrial areas are prohibited.
- (4) The operation of model flights, unmanned aircraft class 1 and civil unmanned aerial vehicles is regardless of other regulations laid down, within a circle of 2500 m around the aerodrome reference point only permitted if approved by the aerodrome operation officer.
- (5) The operation of model flights within control zones is prohibited. Exempted therefrom is the operation of model aircraft
 1. at model airfields already in existence at the time of establishment of a control zone, or
 2. in other cases, if Austro Control GmbH has issued a general permit for use and the conditions laid down in this respect are complied with, taking into account the public interest in the safety of aviation. Such permission may in any case only be granted by Austro Control GmbH outside the lateral limits of the safety zone up to a maximum height of 50 m above ground. According to § 120a LFG the general permit and the conditions of use shall be ordered by Austro Control GmbH and announced in a manner customary in aviation.
- (5a) Operation of unmanned aircraft class 1 and unmanned aerial vehicles (unless prohibited by § 128 LFG (aviation act)) within control zones is only permitted with approval by the appropriate air traffic control unit.
- (6) Permissions and approvals according para 1, 2, 4 and 5 may only be granted, if neither the public interest in air safety nor persons or objects on the ground are endangered.

(7) Die Bestimmungen des Abs. 1, 2 und 4 gelten für den Betrieb von Flugmodellen, unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät innerhalb von militärischen Nahkontrollbezirken, militärischen Kontrollzonen und militärischen Flugplatzverkehrszonen mit der Maßgabe, dass dieser nur mit Zustimmung der örtlich zuständigen Militärflugleitung zulässig ist.

(8) Einen Antrag auf Erteilung einer Bewilligung gemäß Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 4 kann neben dem Betreiber des Flugmodells auch der Nutzungsberechtigte eines gemäß § 24e Abs. 2 LFG gemeldeten Modellflugplatzes für den Betrieb innerhalb des Modellflugplatzes oder der Veranstalter eines Modellflugwettbewerbes für den Betrieb im Rahmen des Wettbewerbs stellen. Der Nutzungsberechtigte bzw. der Wettbewerbsveranstalter hat durch entsprechende Information und Beaufsichtigung sicherzustellen, dass von den Piloten der Flugmodelle die gemäß Abs. 6 erteilten Auflagen und Bedingungen eingehalten werden.

2.1.12.2. Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2

(1) Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sind nicht im Militärdienst verwendete und nicht dem Unionsrecht unterliegende unbemannte Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden können und ohne Sichtverbindung betrieben werden.

(2) Für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sind sämtliche für Zivilluftfahrzeuge und deren Betrieb geltende Bestimmungen anzuwenden, sofern in den einzelnen Bestimmungen keine Sonderregelungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 festgelegt sind.

2.1.13. Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete

2.1.13.1. SERA.3145 Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete

Luftfahrzeuge dürfen nicht in Luftsperrgebiete oder Flugbeschränkungsgebiete einfliegen, für die entsprechende Angaben ordnungsgemäß veröffentlicht wurden, außer im Einklang mit den Bedingungen der Flugbeschränkungen oder mit Genehmigung des Mitgliedstaats, über dessen Hoheitsgebiet die Gebiete festgelegt wurden.

2.1.13.2. Zivile Luftraumbeschränkungsgebiete

Nach SERA.3145 [Punkt 2.1.13.1.] werden Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete mit den in ENR 5.1 ersichtlichen (räumlichen und zeitlichen) Grenzen und den Bedingungen der jeweiligen Flugbeschränkungen festgelegt.

(7) The regulations of para 1, 2 and 4 are applicable for the operation of model aircraft, unmanned aircraft class 1 and civil unmanned aerial vehicles within military terminal control areas, military control zones and military aerodrome traffic zones provided that the operation is permissible only with approval by the appropriate local military flight operation office.

(8) An application for the permission according item 1, 2 and 4 can be filed by:

- the operator of the model aircraft,
- the holder of rights of use of a model airfield registered according § 24e para 2 LFG (aviation act) for operations at this model airfield,
- the organiser of a model flying competition for operations within the scope of the competition.

The holder of rights of use, the organiser of a competition respectively has to ensure by information and supervision that the pilots of the model aircraft observe the requirements and conditions issued according item 6.

2.1.12.2. Unmanned aircraft class 2

(1) Unmanned aircraft class 2 are unmanned vehicles not used in military service and not subject to EU-law, which can be used independently in flight and are operated without visual contact.

(2) For unmanned aircraft class 2 all the regulations for civil aircraft and their operation are applicable, as far as no special regulations for unmanned aircraft class 2 are specified within the respective regulations.

2.1.13. Prohibited areas and restricted areas

2.1.13.1. SERA.3145 Prohibited areas and restricted areas

Aircraft shall not be flown in a prohibited area, or in a restricted area, the particulars of which have been duly published, except in accordance with the conditions of the restrictions or by permission of the Member State over whose territory the areas are established.

2.1.13.2. Areas of civil airspace restrictions

According SERA.3145 [Punkt 2.1.13.1.] prohibited and restricted areas with the (spacial and temporal) limits and the conditions of the respective flight restrictions, as stated in ENR 5.1, are defined.

ENR 1.3 INSTRUMENTENFLUGREGELN

1. SERA.5015 INSTRUMENTENFLUGREGELN (IFR) — REGELN FÜR ALLE FLÜGE NACH INSTRUMENTEN- FLUGREGELN

1.1. Luftfahrzeugausrüstung

Luftfahrzeuge müssen mit geeigneten Instrumenten und Navigationsausrüstung ausgerüstet sein, die für die zu fliegende Strecke erforderlich sind und den anwendbaren Vorschriften für den Flugbetrieb entsprechen.

1.2. Mindesthöhen

1.2.1. Außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde besonders genehmigt wurde, muss ein Flug nach Instrumentenflugregeln in einer Flughöhe durchgeführt werden, die nicht unterhalb der von dem Staat, dessen Hoheitsgebiet überflogen wird, festgelegten Mindestflughöhe liegt, oder, wenn keine solche Mindestflughöhe festgelegt wurde,

1. über hohem Gelände oder in gebirgigen Gebieten in einer Flughöhe von mindestens 600 m (2 000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km vom angenommenen Standort des Luftfahrzeugs;
2. in anderen als in Ziffer 1 genannten Gebieten in einer Flughöhe von mindestens 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km vom angenommenen Standort des Luftfahrzeugs.

1.2.2. Mindestflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln gemäß SERA.5015 Buchstabe b [Siehe Punkt 1.2.1.] sind für die FIR Wien in ENR 6.11 festgelegt. Diese Mindestflughöhen gelten nicht für den militärisch operationellen Flugverkehr des österreichischen Bundesheers (ÖBH).

1.3. Y-Flug

Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln

1. Der Pilot eines Luftfahrzeugs muss, wenn er beabsichtigt, vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln überzugehen, die zuständige Flugverkehrsdienststelle besonders davon unterrichten, dass der Flug nach Instrumentenflugregeln gestrichen ist, und ihr die Änderungen übermitteln, die am bisherigen Flugplan vorzunehmen sind.
2. Wird ein Luftfahrzeug auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln in Sichtwetterbedingungen geflogen oder trifft es auf solche, darf der Flug nach Instrumentenflugregeln nur gestrichen werden, wenn vorauszusehen und beabsichtigt ist, dass der Flug für einen längeren Zeitraum unter ununterbrochenen Sichtwetterbedingungen fortgesetzt wird.
3. Der Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln ist nur dann zulässig, wenn eine vom verantwortlichen Piloten abgegebene Meldung, die ausdrücklich die Sprechgruppe „ICH HEBE MEINEN IFR-FLUG AUF“, „CANCELLING MY IFR FLIGHT“ enthält, zusammen mit etwaigen am geltenden Flugplan vorzunehmenden Änderungen von einer Flugverkehrsdienststelle erhalten wurde. Der Flugverkehrsdienst hat weder direkt noch indirekt zum Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln aufzufordern.

ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES

1. SERA.5015 INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR) — RULES APPLICABLE TO ALL IFR FLIGHTS

1.1. Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown and in accordance with the applicable air operations legislation.

1.2. Minimum levels

1.2.1. Except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, an IFR flight shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:

1. over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;
2. elsewhere than as specified in 1. , at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

1.2.2. IFR Minima for FIR Wien according to SERA.5015 (b) [See item 1.2.1.] are published in ENR 6.11. These IFR Minima do not apply to military operational air traffic (MOAT) of Austrian Military.

1.3. Y-flight

Change from IFR flight to VFR flight

1. The pilot of an aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall notify the appropriate air traffic services unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.
2. When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions the pilot shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.
3. Change from IFR flight to VFR flight shall only be acceptable when a message initiated by the pilot-in-command containing the specific expression "CANCELLING MY IFR FLIGHT", together with the changes, if any, to be made to the current flight plan, is received by an ATS unit. No invitation to change from IFR flight to VFR flight shall be made by ATS either directly or by reference.

2. SERA.5020 INSTRUMENTENFLUGREGELN — REGELN FÜR FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN IM KONTROLLIERTEN LUFTRAUM

- a) Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum sind gemäß den Bestimmungen des Abschnitts 8 (Flugverkehrskontrolldienst) des Anhangs der SERA durchzuführen.
- b) Flüge nach Instrumentenflugregeln im Reiseflug im kontrollierten Luftraum sind in einer Reiseflughöhe oder, sofern von der Flugverkehrsdienststelle ein Reisesteigflug genehmigt wurde, zwischen zwei Flugflächen oder oberhalb einer Flugfläche durchzuführen, die der Tabelle der Reiseflughöhen in ENR 1.7 zu entnehmen ist/sind. Abweichend davon gilt die dort festgelegte Zuordnung von Flugflächen und Kursen über Grund nicht, wenn dies in Flugverkehrskontrollfreigaben oder durch Festlegung der zuständigen Behörde in Luftfahrthandbüchern (Aeronautical Information Publications) anders bestimmt ist.

3. SERA.5025 INSTRUMENTENFLUGREGELN — REGELN FÜR FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN AUSSERHALB KONTROLLIERTEN LUFTRAUMS

- a) Reiseflugflächen
Flüge nach Instrumentenflugregeln im Horizontalreiseflug außerhalb des kontrollierten Luftraums sind in einer Reiseflughöhe durchzuführen, die entsprechend dem Kurs über Grund in der Tabelle der Reiseflughöhen in ENR 1.7 festgelegt ist, soweit von der zuständigen Behörde für Flüge in oder unterhalb 900 m (3 000 ft) über NN nichts anderes bestimmt ist.
- b) Kommunikation
Bei einem Flug nach Instrumentenflugregeln, der außerhalb des kontrollierten Luftraums, aber innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken durchgeführt wird, die von der zuständigen Behörde gemäß SERA.4001 Buchstabe b Nummer 3 oder Nummer 4 [ENR 1.10, Punkt 1.2.3. oder 1.2.4.] festgelegt sind, ist dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Fluginformationsdienst erbringt, aufrechtzuerhalten und erforderlichenfalls eine Zweiweg-Funkverbindung mit dieser herzustellen.
- c) Standortmeldungen
Bei einem Flug nach Instrumentenflugregeln, der außerhalb des kontrollierten Luftraums durchgeführt wird und für den die zuständige Behörde die Aufrechterhaltung einer Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Fluginformationsdienst erbringt, und erforderlichenfalls die Herstellung einer Zweiweg-Funkverbindung mit dieser vorschreibt, ist eine Standortmeldung gemäß der Bestimmung von SERA.8025 [GEN 3.3, Punkt 3.3.5.] für kontrollierte Flüge zu übermitteln.

2. SERA.5020 IFR — RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

- a) IFR flights shall comply with the provisions of Section 8 (air traffic control service) of the annex to the SERA when operated in controlled airspace.
- b) An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level, or, if authorised by ATS unit to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, selected from the table of cruising levels in ENR 1.7, except that the correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the competent authority in aeronautical information publications.

3. SERA.5025 IFR — RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE

- a) Cruising levels
An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in the table of cruising levels in ENR 1.7, except when otherwise specified by the competent authority for flight at or below 900 m (3 000 ft) above mean sea level.
- b) Communications
An IFR flight operating outside controlled airspace but within or into areas, or along routes, designated by the competent authority in accordance with SERA.4001 b) 3. or 4. [ENR 1.10, item 1.2.3. or 1.2.4.] shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.
- c) Position reports
An IFR flight operating outside controlled airspace and required by the competent authority to maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service, shall report position, as specified in SERA.8025 [GEN 3.3, item 3.3.5.] for controlled flights.

ENR 3.6 WARTERUNDE AUF STRECKE

ENR 3.6 EN-ROUTE HOLDING

1. TABELLE DER WARTERUNDEN

1. LIST OF HOLDING PATTERNS

| Wartepunkt Holding Point | Missweisender Anflugkurs Inbound Track MAG | Mindestwartehöhe FT AMSL Minimum Holding Altitude FT AMSL | Kurvenführung Turn | Besondere Bestimmungen Special Regulations |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| BRUCK NDB | 292° | 3000 | links/left | |
| FISCHAMEND VOR/DME | 160° | 5000 | links/left | |
| GLEICHENBERG NDB | 195° | 5000 | links/left | |
| GRAZ NDB GRAZ VOR/DME | 344° | 4000 | rechts/right | |
| KLAGENFURT NDB KLAGENFURT VOR/DME | 235° | 8500 | rechts/right | |
| LINZ NDB LINZ VOR/DME | 263° 083° | 4000 3000 | rechts/right links/left | |
| RATTENBERG NDB | 225° | 9500 | rechts/right | |
| SALZBURG VOR/DME | 175° | 4000 | links/left | |
| SOLLENAU VOR/DME | 350° | 5000 | rechts/right | |
| STOCKERAU VOR/DME | 090° | 5000 | links/left | |
| WAGRAM VOR/DME | 160° | 5000 | links/left | |

2. RNAV WARTEVERFAHREN

2. RNAV HOLDING PROCEDURES

| Wartepunkt Holding Point | Missweisender Anflugkurs Inbound Track MAG | Mindestwartehöhe FT AMSL Minimum Holding Altitude FT AMSL | Kurvenführung Turn | Besondere Bestimmungen Special Regulations |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| BALAD FLY-OVER N47 46 00,21 E016 14 02,56 | 035° | 8000 | rechts/right | |
| BARUG FLY-OVER N47 53 48,57 E015 21 19,93 | 088° | FL130 | rechts/right | |
| INLOX FLY-OVER N47 11 51,95 E014 45 21,40 | 062° | 9000 | rechts/right | |
| MABOD FLY-OVER N48 34 28,41 E016 41 24,35 | 164° | 6000 | rechts/right | |
| MASUR FLY-OVER N48 31 12,35 E015 26 21,45 | 091° | FL130 | rechts/right | |
| MATIG FLY-OVER N48 03 30,93 E013 32 29,38 | 267° | FL120 | rechts/right | |
| NERDU FLY-OVER N48 28 53,39 E016 05 57,34 | 104° | 6000 | rechts/right | |
| NIGSI FLY-OVER N47 22 09,00 E016 02 10,00 | 015° | 10000 | rechts/right | |
| OBEDI FLY-OVER N47 19 40,43 E013 19 47,09 | 270° | FL150 | links/left | |
| PESAT FLY-OVER N47 42 53,75 E017 03 11,37 | 270° | 6000 | links/left | |
| RASTA FLY-OVER N47 29 43,54 E013 22 52,92 | 317° | FL130 | rechts/right | |

| Wartepunkt Holding Point | Missweisender Anflugkurs Inbound Track MAG | Mindestwartehöhe FT AMSL Minimum Holding Altitude FT AMSL | Kurvenführung Turn | Besondere Bestimmungen Special Regulations |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| VATET FLY-OVER N47 36 03,43 E014 01 59,23 | 290° | FL130 | rechts/right | |
| VILAK FLY-OVER N46 41 47,01 E013 54 52,72 | 136° | 10000 | rechts/right | |

von wenigstens 15 Minuten muss folgende vertikale Abstandhaltung zur Anwendung gebracht werden:
Mindestens 300 M/1000 FT darüber und mindestens 900 M/3000 FT darunter

by at least 300 M/1000 FT if above and 900 M/3000 FT if below the aircraft dumping fuel

2.2.5.1.3. Nicht kontrollierte Flüge werden mittels allgemeinem Anruf auf die Gefahr aufmerksam gemacht.

2.2.5.1.3. Uncontrolled flights will be made aware of the danger by means of a general call.

3. HAGELABWEHRRAKETEN

3. ANTI-HAIL-ROCKET FIRING

3.1. In einigen landwirtschaftlichen Gebieten von Ost-Österreich werden besonders während der Monate Mai bis Oktober bei Auftreten von Gewittern oder bei Wetterlagen, welche das Auftreten von Gewittern begünstigen, Hagelabwehrraketen mit einer Steighöhe bis zu 7000 FT (2150 M) MSL abgefeuert, die eine Gefahr für die Luftfahrt darstellen. Einzelheiten werden jährlich mittels NOTAM verlautbart.

3.1. Within some agricultural districts of the eastern part of Austria and especially during the period between May and October, in thunderstorms or weather conditions in which the formation of thunderstorms is likely, anti-hail rockets might be fired up to 7000 FT (2150 M) MSL, constituting a hazard to air navigation. Details are promulgated every year by NOTAM.

| | | |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------|
| LOWS AD 2.1 | Salzburg | LOWS AD 2-1 |
| LOWS AD 2.1 | Salzburg | LOWS AD 2-1 |
| LOWS AD 2.2 | Lage und Verwaltung des Flugplatzes..... | LOWS AD 2-1 |
| LOWS AD 2.2 | Aerodrome geographical and administrative data..... | LOWS AD 2-1 |
| LOWS AD 2.3 | Betriebszeiten..... | LOWS AD 2-1 |
| LOWS AD 2.3 | Operational hours..... | LOWS AD 2-1 |
| LOWS AD 2.4 | Abfertigungsdienste und Einrichtungen..... | LOWS AD 2-2 |
| LOWS AD 2.4 | Handling services and facilities..... | LOWS AD 2-2 |
| LOWS AD 2.5 | Einrichtungen für Passagiere..... | LOWS AD 2-3 |
| LOWS AD 2.5 | Passenger facilities..... | LOWS AD 2-3 |
| LOWS AD 2.6 | Rettungs- und Feuerwehrdienste..... | LOWS AD 2-3 |
| LOWS AD 2.6 | Rescue and fire fighting services..... | LOWS AD 2-3 |
| LOWS AD 2.7 | Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung..... | LOWS AD 2-4 |
| LOWS AD 2.7 | Seasonal availability - clearing..... | LOWS AD 2-4 |
| LOWS AD 2.8 | Abstellflächen, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en)..... | LOWS AD 2-4 |
| LOWS AD 2.8 | Aprons, taxiways and check locations data..... | LOWS AD 2-4 |
| LOWS AD 2.9 | Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen..... | LOWS AD 2-6 |
| LOWS AD 2.9 | Surface movement guidance and control system and markings | LOWS AD 2-6 |
| LOWS AD 2.10 | Flugplatzhindernisse..... | LOWS AD 2-7 |
| LOWS AD 2.10 | Aerodrome obstacles..... | LOWS AD 2-7 |
| LOWS AD 2.11 | Verfügbare Wetterinformationen..... | LOWS AD 2-11 |
| LOWS AD 2.11 | Meteorological information provided..... | LOWS AD 2-11 |
| LOWS AD 2.12 | Äussere Pistenmerkmale..... | LOWS AD 2-13 |
| LOWS AD 2.12 | RWY physical characteristics..... | LOWS AD 2-13 |
| LOWS AD 2.13 | Verfügbare Strecken..... | LOWS AD 2-14 |
| LOWS AD 2.13 | Declared distances..... | LOWS AD 2-14 |
| LOWS AD 2.14 | Anflug- und Pistenbefeuerung..... | LOWS AD 2-15 |
| LOWS AD 2.14 | Approach and runway lighting..... | LOWS AD 2-15 |
| LOWS AD 2.15 | Sonstige Befeuerung, Notstromversorgung..... | LOWS AD 2-16 |
| LOWS AD 2.15 | Other lighting, secondary power supply..... | LOWS AD 2-16 |

| | | |
|--------------|-----------------------------------------|--------------|
| LOWS AD 2.16 | Hubschrauberlandefläche | LOWS AD 2-18 |
| LOWS AD 2.16 | Helicopter landing area | LOWS AD 2-18 |
| LOWS AD 2.17 | ATS Luftraum..... | LOWS AD 2-18 |
| LOWS AD 2.17 | ATS airspace..... | LOWS AD 2-18 |
| LOWS AD 2.18 | ATS Fernmeldeeinrichtungen | LOWS AD 2-19 |
| LOWS AD 2.18 | ATS communication facilities | LOWS AD 2-19 |
| LOWS AD 2.19 | Funknavigations- und Landehilfen..... | LOWS AD 2-20 |
| LOWS AD 2.19 | Radio navigation and landing aids | LOWS AD 2-20 |
| LOWS AD 2.20 | Lokale Flugplatzregelungen..... | LOWS AD 2-21 |
| LOWS AD 2.20 | Local aerodrome regulations..... | LOWS AD 2-21 |
| LOWS AD 2.21 | Verfahren zur Lärmvermeidung..... | LOWS AD 2-26 |
| LOWS AD 2.21 | Noise abatement procedures..... | LOWS AD 2-26 |
| LOWS AD 2.22 | Flugverfahren | LOWS AD 2-28 |
| LOWS AD 2.22 | Flight procedures | LOWS AD 2-28 |
| LOWS AD 2.23 | Zusätzliche Informationen | LOWS AD 2-40 |
| LOWS AD 2.23 | Additional information..... | LOWS AD 2-40 |
| LOWS AD 2.24 | Verfügbare Flugplatzkarten..... | LOWS AD 2-42 |
| LOWS AD 2.24 | Charts related to an aerodrome..... | LOWS AD 2-42 |

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

LOWS AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOWS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

| | | |
|---|----------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 1 | HOTELS | Hotels in der Umgebung des Flughafens und in der Stadt Salzburg. |
| | | Hotels in the VCY of the AP and in the city of Salzburg. |
| 2 | RESTAURANTS | Flughafenrestaurant |
| | | AP restaurant |
| 3 | BEFÖRDERUNGSMITTEL | Öffentliche Autobuslinien 2, 8 und 27, Taxi, Mietwagendienst |
| | TRANSPORTATION | Public bus lines 2, 8 and 27, taxi, car rental service |
| 4 | MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN | Flughafen-Sanitätsstelle, Sanitätsfahrzeuge, Spitäler (1.5 NM) |
| | MEDICAL FACILITIES | Airport first aid station, ambulance, hospitals (1.5 NM) |
| 5 | BANKEN UND POSTÄMTER | Bank: Vorhanden Postamt: NIL |
| | BANK AND POST OFFICE | Bank: AVBL Post office: NIL |
| 6 | TOURISTENINFORMATION | Vorhanden |
| | TOURIST OFFICE | AVBL |
| 7 | ANMERKUNGEN | Bordverpflegung auf Anfrage 1 Stunde vor Abflug |
| | REMARKS | Catering O/R 1 HR prior to DEP |

LOWS AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWS AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

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

**LOWS AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VER-
FÜGBARKEIT - RÄUMUNG**

**LOWS AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY- CLEA-
RING**

| | | |
|---|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG | Ganzjährig. Schneepflüge einschließlich Lastkraftwagen, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehrblasgeräte, Streugeräte (Harnstoff), 2 Airport DE-ICER. |
| | TYPES OF CLEARING EQUIPMENT | All seasons. Snow ploughs including motor lorries, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, spreaders (urea), 2 AP DE-ICER. |
| 2 | VORRANGIGE RÄUMUNGEN | Piste, Rollbahn, Abstellfläche |
| | CLEARANCE PRIORITIES | RWY, TWY, APN |
| 3 | ANMERKUNGEN | Enteisung auf der Piste ist auf eine Breite von 40 M limitiert. Enteisung auf den Rollbahnen ist auf eine Breite von 18 M limitiert. Piste und Rollbahnen werden enteist mit KAC, NAFO, UREA. |
| | REMARKS | Chemical deicing is limited to a width of 40 M on RWY. Chemical deicing is limited to a width of 18 M on TWY. RWY and TWY de-iced / anti-iced with KAC, NAFO, UREA. |

**LOWS AD 2.8 ABSTELLFLÄCHEN, ROLLBAHNEN
UND HÖHENMESSERKONTROLL POSITION(EN)**

**LOWS AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK
LOCATIONS DATA**

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

| | | |
|---|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN | <p>B: 23 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern, PCN 55/F/B/W/T westlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T östlich Rollhalt</p> <p>C: 23 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern, PCN 55/F/B/W/T westlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T östlich Rollhalt</p> <p>D: 23 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern, PCN 55/F/B/W/T westlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T östlich Rollhalt</p> <p>E: 23 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern, PCN 55/F/B/W/T westlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T östlich Rollhalt</p> <p>EXIT 1: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>EXIT 2: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>EXIT 3: 23 M, Beton, PCN 55/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>EXIT 4: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>F: 23 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern</p> <p>L: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern. Zwischen B und Exit 1: geringerer Mindestabstand zwischen Rollbahnmittellinie und Objekten. Mindestabstand zwischen Rollbahnmittellinie und Sicherheitszaun ist mindestens 41.5 M.</p> <p>S: 18 M, Bitumen, 4.5 M breite befestigte Schultern. Max. Code-Letter C - bis Airbus A321. PCN 55/F/B/W/T östlich Rollhalt, PCN 65/F/A/W/T westlich Rollhalt</p> |
| | TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH | <p>B: 23 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M, PCN 55/F/B/W/T W of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T E of HLDG point</p> <p>C: 23 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M, PCN 55/F/B/W/T W of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T E of HLDG point</p> <p>D: 23 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M, PCN 55/F/B/W/T W of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T E of HLDG point</p> <p>E: 23 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M, PCN 55/F/B/W/T W of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T E of HLDG point</p> <p>EXIT 1: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>EXIT 2: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>EXIT 3: 23 M, Concrete, PCN 55/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>EXIT 4: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>F: 23 M, Bitumen, PCN 65/F/A/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M</p> <p>L: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M. BTN TWY B and Exit 1: reduced MNM separation BTN TWY CL and objects. The separation DIST BTN TWY CL and security fence is 41.5 M as a MNM.</p> <p>S: 18 M, Bitumen, paved shoulders, WID 4.5 M. MAX Code-Letter C - up to Airbus A321. PCN 55/F/B/W/T E of HLDG point, PCN 65/F/A/W/T W of HLDG point</p> |
| 3 | POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL | <p>Abstellfläche - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel <u>432 M / 1420 FT</u> ODER Schwelle Piste <u>15 430 M / 1411 FT</u>.</p> <p>___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4</p> |
| | ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION | <p>APN - AVG ELEV <u>432 M / 1420 FT</u> OR THR RWY <u>15 430 M / 1411 FT</u></p> <p>___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4</p> |
| 4 | VOR KONTROLLPUNKTE | NIL |
| | VOR CHECKPOINTS | |
| 5 | INS KONTROLLPUNKTE | Siehe Luftfahrzeugabstellkarte |
| | INS CHECKPOINTS | See Aircraft parking chart |
| 6 | ANMERKUNGEN | <p>Wendefläche THR RWY 15: Bitumen, PCN 55/F/B/W/T</p> <p>Wendefläche THR RWY 33: Bitumen, PCN 55/F/B/W/T</p> |
| | REMARKS | <p>Turn around area THR RWY 15: Bitumen, PCN 55/F/B/W/T</p> <p>Turn around area THR RWY 33: Bitumen, PCN 55/F/B/W/T</p> |

LOWS AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWS AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

| | | |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE | 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 | 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 | Markierungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Wendeflächenrand - Pistenrand - Aufsetzzonen und Festabstand - Rollbahnmittellinien - Rollbahnrand - Rollhaltpunkte - Zwischenhalteposition(EXIT 1, EXIT 2, IHP L2, IHP L3, IHP L4) |
| | RWY AND TWY MARKINGS AND LGT | Marking aids: <ul style="list-style-type: none"> - RWY designation NR - THR - RCL - edge of turn-around areas - RWY edge - TDZ and F DIST - TWY CL - TWY edge - taxi-HLDG PSN - intermediate HLDG PSN (EXIT 1, EXIT 2, IHP L2, IHP L3, IHP L4) |
| 3 | HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS" | Verfügbar. Siehe Flugplatzkarte |
| | STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS | Appropriate. See ADC |
| 4 | ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN | NIL |
| | OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES | |
| 5 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

LOWS AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

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

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

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte/oenfl verlautbart.

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

LOWS AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

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

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

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

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| a | b | c | d | | e | |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 19.5N 012 56 44.8E | 1640 | 96 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 20.5N 012 55 51.2E | 2041 | 127 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 21.3N 012 55 27.8E | 2356 | 79 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 27.0N 012 55 31.0E | 2306 | 78 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 36.0N 012 55 27.4E | 2382 | 98 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 33.0N 012 56 13.6E | 1808 | 94 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 45.3N 012 56 28.8E | 1677 | 83 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 48.7N 012 56 37.4E | 1699 | 105 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 47 53.5N 012 56 19.6E | 1795 | 127 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 48 04.6N 012 55 36.9E | 1919 | 108 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 48 09.9N 012 55 43.2E | 1850 | 94 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 48 12.8N 012 55 43.0E | 1850 | 109 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Baum / Tree | 47 48 42.3N 012 55 53.0E | 1867 | 115 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Schornstein / Chimney | 47 47 39.1N 012 57 06.1E | 1670 | 241 | nein / no | nein / no |
| Ainring | Turm / Tower | 47 48 16.3N 012 57 36.1E | 1608 | 179 | nein / no | nein / no |
| Bergheim | Turm / Tower | 47 50 24.3N 013 01 27.0E | 1604 | 162 | nein / no | nein / no |
| Bergheim | Turm / Tower | 47 50 18.6N 013 02 23.5E | 1864 | 130 | nein / no | nein / no |
| Bergheim | Baum / Tree | 47 50 14.2N 013 02 39.1E | 1923 | 125 | nein / no | nein / no |

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|-----------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Bergheim | Baum / Tree | 47 50 14.2N 013 02 50.1E | 1886 | 84 | nein / no | nein / no |
| Freilassing | Turm / Tower | 47 50 30.4N 012 58 44.4E | 1624 | 243 | nein / no | nein / no |
| Groedig | Turm / Tower | 47 44 30.4N 013 02 08.7E | 1635 | 171 | nein / no | nein / no |
| Groedig | Baum / Tree | 47 44 07.8N 013 01 37.8E | 2365 | 112 | nein / no | nein / no |
| Groedig | Mast | 47 44 06.5N 013 02 06.8E | 1805 | 155 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 49 28.1N 012 59 13.3E | 1496 | 121 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 49 26.8N 012 59 16.7E | 1496 | 121 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 49 19.5N 012 58 58.6E | 1501 | 123 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 49 18.8N 012 59 06.2E | 1500 | 125 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 49 19.7N 012 59 12.7E | 1480 | 105 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 49 12.7N 012 59 08.9E | 1480 | 102 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 49 09.2N 012 58 58.9E | 1509 | 128 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 49 05.7N 012 59 05.1E | 1504 | 123 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 49 06.8N 012 59 29.2E | 1507 | 110 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 48 55.3N 012 59 34.8E | 1479 | 78 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 51.2N 012 59 32.5E | 1453 | 52 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 44.7N 012 59 22.0E | 1451 | 47 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 48 45.0N 012 59 24.4E | 1471 | 69 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 48 44.0N 012 59 27.7E | 1448 | 37 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 41.1N 012 59 27.4E | 1444 | 39 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 44.2N 012 59 39.4E | 1447 | 40 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 39.4N 012 59 28.9E | 1444 | 39 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 35.2N 012 59 27.8E | 1445 | 41 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 48 37.1N 012 59 35.5E | 1432 | 25 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 37.9N 012 59 39.2E | 1444 | 36 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 34.2N 012 59 30.6E | 1435 | 25 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 32.5N 012 59 32.2E | 1434 | 27 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 34.5N 012 59 40.3E | 1434 | 27 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Baum / Tree | 47 48 32.4N 012 59 45.6E | 1448 | 37 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 48 29.5N 012 59 40.5E | 1430 | 19 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Gebäude / Building | 47 48 27.3N 012 59 35.1E | 1436 | 25 | nein / no | nein / no |
| Siezenheim | Mast | 47 48 25.2N 012 59 36.7E | 1436 | 22 | nein / no | nein / no |

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| a | b | c | d | | e | |
| Siezenheim | Mauer/Wall | 47 48 23.5N 012 59 38.2E 47 48 33.1N 012 59 45.5E | 1427 1431 | --- | --- | --- |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 48 03.3N 013 00 01.9E | 1414 | 4 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 48 03.2N 013 00 04.0E | 1465 | 54 | ja / yes | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Sendemast / Radio mast | 47 48 03.4N 013 00 04.7E | 1452 | 41 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Sendemast / Radio mast | 47 48 02.9N 013 00 03.1E | 1420 | 10 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Sendemast / Radio mast | 47 48 02.3N 013 00 04.9E | 1446 | 35 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Sendemast / Radio mast | 47 47 47.0N 013 00 12.2E | 1417 | 5 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Sendemast / Radio mast | 47 47 37.6N 013 00 18.7E | 1420 | 10 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Sendemast / Radio mast | 47 47 13.2N 013 00 34.1E | 1421 | 12 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 46 38.4N 013 00 43.5E | 1433 | 26 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 36.6N 013 00 44.4E | 1434 | 26 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 31.1N 013 00 50.1E | 1450 | 41 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 17.3N 013 00 55.8E | 1466 | 56 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 17.4N 013 01 14.7E | 1483 | 67 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 08.1N 013 01 06.4E | 1481 | 66 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 09.6N 013 01 12.1E | 1472 | 58 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 58.0N 013 01 05.2E | 1494 | 80 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 46 02.5N 013 01 24.7E | 1495 | 80 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 52.0N 013 01 05.3E | 1507 | 78 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 50.0N 013 01 31.4E | 1499 | 83 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 41.6N 013 01 12.4E | 1529 | 102 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 37.6N 013 01 21.9E | 1529 | 102 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 33.5N 013 01 30.7E | 1535 | 107 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 31.8N 013 01 33.0E | 1520 | 83 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 29.3N 013 01 39.8E | 1535 | 100 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 45 21.5N 013 01 26.3E | 1523 | 83 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 12.1N 013 01 20.5E | 1557 | 124 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 20.9N 013 01 57.8E | 1542 | 106 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 16.7N 013 02 06.9E | 1552 | 118 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 03.4N 013 01 42.9E | 1552 | 108 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 01.9N 013 01 54.1E | 1548 | 109 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 45 00.3N 013 02 06.7E | 1550 | 108 | nein / no | nein / no |

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|-----------------------|------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 44 56.5N 013 02 16.6E | 1575 | 131 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 44 51.5N 013 02 29.4E | 1561 | 116 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Schornstein / Chimney | 47 49 38.4N 013 02 01.2E | 1588 | 223 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 48 34.1N 013 04 25.3E | 1726 | 77 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 48 18.4N 013 03 32.1E | 2113 | 47 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 48 17.8N 013 03 26.8E | 2201 | 112 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 47 56.7N 013 03 27.9E | 1578 | 111 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 48 44.3N 013 02 37.0E | 1578 | 201 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Schornstein / Chimney | 47 48 32.4N 013 02 16.3E | 1604 | 231 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 19.7N 013 02 06.8E | 1667 | 289 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 48 13.2N 013 02 05.0E | 1699 | 85 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 13.9N 013 02 50.8E | 1565 | 155 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 48 07.4N 013 02 49.8E | 1647 | 83 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 48 04.7N 013 02 15.4E | 1736 | 140 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 03.9N 013 02 17.4E | 1709 | 117 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 56.7N 013 02 35.3E | 1594 | 207 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 53.0N 013 02 45.8E | 1647 | 254 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 53.0N 013 02 39.1E | 1657 | 264 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 49.5N 013 02 40.0E | 1624 | 232 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 42.8N 013 02 49.0E | 1886 | 133 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 47 45.2N 013 03 04.0E | 1637 | 140 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 47 37.1N 013 02 24.7E | 1739 | 75 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 47 40.9N 013 02 11.0E | 1732 | 69 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 15.4N 013 00 59.6E | 1568 | 166 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Turm / Tower | 47 48 39.5N 012 59 12.2E | 1572 | 156 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 48 08.2N 012 59 41.4E | 1509 | 96 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 48 03.4N 012 59 40.4E | 1530 | 112 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 47 59.9N 012 59 39.5E | 1525 | 105 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Sendemast / Radio mast | 47 47 36.8N 012 59 49.1E | 1522 | 100 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 47 28.7N 013 00 06.6E | 1463 | 45 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 47 04.9N 013 00 44.1E | 1437 | 26 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Schornstein / Chimney | 47 47 06.2N 013 00 44.1E | 1445 | 35 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Sendemast / Radio mast | 47 47 21.5N 013 00 31.7E | 1434 | 25 | nein / no | ja / yes |

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| a | b | c | d | | e | |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 47 55.5N 013 00 13.7E | 1443 | 33 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Gebäude / Building | 47 48 22.9N 012 59 55.5E | 1441 | 34 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 46 44.7N 013 00 46.6E | 1421 | 13 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Sendemast / Radio mast | 47 47 35.9N 012 59 47.7E | 1617 | 196 | nein / no | ja / yes |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 47 42.7N 013 00 18.5E | 1428 | 22 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Baum / Tree | 47 48 05.9N 012 59 42.5E | 1520 | 107 | nein / no | nein / no |
| Stadt Salzburg | Mast | 47 47 15.3N 013 00 32.2E | 1412 | 4 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 51.5N 012 59 07.9E | 2080 | 127 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 38.1N 012 58 39.5E | 2073 | 114 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 19.0N 012 59 28.0E | 1749 | 100 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 25.6N 012 59 34.7E | 1729 | 120 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 23.6N 012 59 02.5E | 1693 | 125 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 54.7N 012 58 35.6E | 1870 | 129 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 45.7N 012 58 06.3E | 1991 | 116 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 44 54.3N 012 57 52.8E | 1890 | 107 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 46.2N 012 57 27.9E | 1847 | 89 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Mast | 47 45 49.3N 012 57 24.9E | 1857 | 123 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 35.1N 012 59 42.3E | 1608 | 87 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 38.8N 012 59 40.3E | 1594 | 73 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 45.8N 012 59 45.1E | 1608 | 113 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 40.2N 012 59 36.8E | 1598 | 91 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 36.1N 012 59 37.1E | 1604 | 80 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Mast | 47 46 44.5N 012 57 07.9E | 1594 | 142 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 43.9N 012 59 14.8E | 1611 | 119 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Baum / Tree | 47 45 46.3N 012 59 19.6E | 1585 | 116 | nein / no | nein / no |
| Wals-Siezenheim | Turm / Tower | 47 46 29.6N 012 58 09.8E | 1594 | 132 | nein / no | ja / yes |
| Wals-Siezenheim | Turm / Tower | 47 47 28.6N 012 57 50.9E | 1594 | 130 | nein / no | ja / yes |

LOWS AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOWS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

| | | |
|---|--------------------------|---------------------|
| 1 | ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST | MET OFFICE SALZBURG |
| | ASSOCIATED MET OFFICE | |

| | | |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | DIENSTSTUNDEN WETTERDIENST AUßERHALB DER DIENSTSTUNDEN | 0500-2200 (0400-2100) / Austro Control GmbH unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich) bzw. 0900 179 1703 (aus Deutschland) |
| | HOURS OF SERVICE MET OFFICE OUTSIDE HOURS | 0500-2200 (0400-2100) / Austro Control GmbH via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria) and 0900 179 1703 (from Germany) |
| 3 | ZUSTÄNDIGE STELLE FÜR DIE TAF ERSTELLUNG/ GÜLTIGKEITSDAUER | LOWS/24 |
| | 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 | Persönliche Beratung (P), Telefon (T), Self-briefing (D) |
| | BRIEFING/CONSULTATION PROVIDED | Personal briefing and consultation (P), telephone (T), self-briefing (D) |
| 6 | FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N) | EN, GE |
| | FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED | |
| 7 | VERFÜGBARE KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION | Boden- und Höhenwetterkarten, Karten für signifikantes Wetter, weitere Karten für die „Allgemeine Luftfahrt“ |
| | CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING AND CONSULTATION | Surface and upper level weather charts, significant weather charts, other charts for General Aviation |
| 8 | ZUSÄTZLICHE AUSTRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN | Weterradar- und Satellitenbildinformationen WXR/APT, Blitzdaten |
| | SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION | Weather radar and satellite information WXR/APT, lightning detection |
| 9 | BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN | Anflugkontrollstelle, Flugplatzkontrollstelle |
| | ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION | APP, TWR |
| 10 | ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES, ETC.) | NIL |
| | ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.) | |

LOWS AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWS AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

| KENNZAHLEN PISTE NUMMER | PISTENRICHTUNG | MAßE DER PISTE (M) | TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE | SCHWELLEN- KOORDINATEN PISTENEND- KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE | SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M) | NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE |
|-------------------------------|----------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| DESIGNATIONS RWY NR | TRUE BRG GEO | DIMENSIONS OF RWY (M) | STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY | THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M) | THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M) | SLOPE OF RWY-SWY |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 15 | 157 | 2750 x 45 | RWY: PCN 65/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL | 47 48 11.32N 012 59 51.89E GUND: 45 | <u>430</u> | 0.00% |
| 33 | 337 | 2750 x 45 | RWY: PCN 65/F/A/ W/T Bitumen SWY: PCN 65/F/A/ W/T Bitumen | 47 47 02.57N 013 00 35.34E GUND: 45 | <u>430</u> | 0.00% |

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

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

| KENNZAHLEN PISTE NUMMER | ANMERKUNGEN |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DESIGNATIONS RWY NR | REMARKS |
| 1 | 14 |
| 15/33 | <p>Versetzte Schwelle Piste 33 um 240 M pisteneinwärts versetzt. Entlang der Pistenränder, der Wendeplatte Süd und der Stopfläche Nord 7,5 M breite befestigte Schultern. Wendeplatte Nord 4,5 M befestigte Schulter. Versetzte Schwelle Piste 15 um 200 M pisteneinwärts versetzt. Bei Verwendung der Stopp- und Wendeplatte zur Ausrichtung des Luffahrzeuges (wenn die Verwendung der vollen Länge der Piste 15 beabsichtigt ist) dürfen Pistenendfeuer und Pistenmarkierung negiert werden. Beim Rollen auf die Piste 33 (über TWY F oder mit 'backtrack') dürfen die Pistenendfeuer und Pistenendmarkierung negiert werden. Wenn nach einer Landung auf der Piste 15 diese über den Rollbahn F verlassen wird, ist der Rollbahnmittelliniebefahrung zu folgen, die Pistenendfeuer und Pistenmarkierung dürfen beim Abrollen von der Piste negiert werden. An den Pistenenden der Piste 15/33 befinden sich Wendeplatten (Wendeplatte Nord: 81 x 67 M; Wendeplatte Süd: 120 x 67 M).</p> <p>DTHR RWY 33 displaced 240 M inward. Along runway edges, turning pad south and stopway north paved shoulders, width 7,5 M. Turning pad north 4,5 M paved shoulders. DTHR RWY 15 displaced 200 M inward. By using the SWY and turning pad for RWY alignment (intending to use the full length of RWY 15) the RENL and RWY end markings may be disregarded. During RWY alignment (via TWY F or with 'backtrack') the RENL and RWY end markings may be disregarded. When it is necessary to vacate RWY 15 after landing via TWY F the TWY CL has to be followed and the RENL and RWY end markings may be disregarded. At both ends of RWY 15/33 turning pads are established (Turning pad North: 81 x 67 M; Turning pad South: 120 x 67 M).</p> |

LOWS AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWS AD 2.13 DECLARED DISTANCES

| PISTEN-BEZEICHNUNG RWY DESIGNATOR | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | ANMERKUNGEN REMARKS |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15 | 2705 | 2810 | 2705 | 2505 | NIL |
| TWY B | 2505 | 2610 | 2505 | NIL | |
| TWY C | 1449 | 1554 | 1449 | NIL | |
| TWY S | 1449 | 1554 | 1449 | NIL | |
| 33 | 2750 | 2810 | 2850 | 2510 | NIL |
| TWY E | 2318 | 2378 | 2418 | NIL | |
| TWY D | 1660 | 1720 | 1760 | NIL | |
| TWY C | 1279 | 1339 | 1379 | NIL | |
| TWY S | 1279 | 1339 | 1379 | NIL | |

LOWS AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWS AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

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

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

| PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR | ANMERKUNGEN REMARKS |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 10 |
| 15 | Pistenbefueuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH |
| 33 | Pistenbefueuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH |

**LOWS AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-
STROMVERSORGUNG**

**LOWS AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY
POWER SUPPLY**

| | | |
|---|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT | NIL |
| | ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION | |
| 2 | LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG | LDI: NIL Anemometer: - Piste 15: 160 M östlich der Pistenmittellinie, 600 M nordöstlich der Schwelle Piste 15, nicht befeuert. - Piste 33: 130 M östlich der Pistenmittellinie, 400 M südöstlich der Schwelle Piste 33, nicht befeuert. |
| | LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT | LDI: NIL Anemometer: - RWY 15: 160 M E of RCL, 600 M NE of THR RWY 15, not LGTD. - RWY 33: 130 M E of RCL, 400 M SE of THR RWY 33, not LGTD. |

| | | |
|----------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>3</p> | <p>ROLLBAHRNDRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG</p> | <p>B: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). C: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). D: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). E: Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). F: Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). L: Rollbahnrand: blau außer von EXIT 4 bis TWY F, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). S: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). EXIT 1: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). EXIT 2: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). EXIT 3: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). EXIT 4: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). IHP L2: Zwischenhalteposition: beleuchtete Hinweistafeln. IHP L3: Zwischenhalteposition: beleuchtete Hinweistafeln. IHP L4: Zwischenhalteposition: gelb, gerichtete Unterflurfeuer, regelbar (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). IHP EXIT 1: Zwischenhalteposition: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln). IHP EXIT 2: Zwischenhalteposition: rot, Hochleistungsfeuer (zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln).</p> |
| | <p>TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING</p> | <p>B: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). C: TWY edge: B, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). D: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). E: TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). F: TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). L: TWY edge: B EXC FM EXIT 4 to TWY F, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). S: TWY edge: B, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). EXIT 1: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). EXIT 2: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). EXIT 3: TWY edge: B, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). EXIT 4: TWY edge: B, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL; HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). IHP L2: Intermediate HLDG PSN: LGTD boards. IHP L3: Intermediate HLDG PSN: LGTD boards. IHP L4: Intermediate HLDG PSN: Y, LIH, directional SFC LGT, adjustable (ADDN LGTD boards). IHP EXIT 1: Intermediate HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards). IHP EXIT 2: Intermediate HLDG PSN: R, LIH (ADDN LGTD boards).</p> |

| | | |
|---|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4 | NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN | Notstromversorgung gemäß ICAO Annex 14, Kapitel 8, Punkt 8.1.3, maximale Umschaltzeit unter 15 Sekunden. Für IFR-Flüge wird die Umschaltzeit der Notstromanlage zur Lastübernahme für die Flugplatzbefuerung auf 1 Sekunde reduziert bei: 1. Wetter "No Special VFR" (Visibility weniger als 1500 M; Hauptwolkenuntergrenze unter 700 FT) 2. LVP aktiv. |
| | SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME | SRY power supply according to ICAO annex 14, chapter 8, item 8.1.3, MAX switch-over time 15 SEC. For IFR FLT the switch-over time of the SRY power supply for automatic connection to AD LGT will be reduced to 1 SEC if: 1. WX "No Special VFR" (VIS less than 1500 M; ceiling BLW 700 FT) 2. LVP ACT. |
| 5 | ANMERKUNGEN | Abstellflächenrandbefuerung: OST , blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer; GAC , blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer; MAIN , blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer EXIT-Randbefuerung: blau, Niederleistungsfeuer Wendeplattenrandbefuerung: blau, Niederleistungsfeuer |
| | REMARKS | APN edge LGT: EAST , B, LIL and floodlights; GAC , B, LIL and floodlights; MAIN , B, LIL and floodlights EXIT edge LGT: B, LIL Turning pads edge LGT: B, LIL |

LOWS AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOWS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

| KENNZAHLEN 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 | | | |

LOWS AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWS AD 2.17 ATS AIRSPACE

| | | |
|---|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG | CTR LOWS 48 01 13.3285N 012 50 42.0370E - 48 01 19.0000N 013 02 54.0000E - 47 47 02.0000N 013 09 10.0000E - 47 42 52.0000N 013 10 58.0000E - 47 41 13.3178N 013 04 50.6849E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 47 43 20.5946N 013 00 46.4508E - 47 46 15.5300N 012 56 32.0493E - 47 46 33.6459N 012 56 00.1538E - entlang der Bundesgrenze bis / along State Boundary to - 48 01 13.3285N 012 50 42.0370E |
| | DESIGNATION AND LATERAL LIMITS | |
| 2 | HÖHENBEGRENZUNG | 7000 FT AMSL / GND |
| | VERTICAL LIMITS | |
| 3 | LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG | D |
| | AIRSPACE CLASSIFICATION | |
| 4 | RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N) | SALZBURG TURM EN, GE |
| | ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S) | |

| | | |
|---|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5 | ÜBERGANGSHÖHE | 3050 M (10000 FT) AMSL |
| | TRANSITION ALTITUDE | |
| 6 | BETRIEBSZEITEN | H24 |
| | HOURS OF APPLICABILITY | |
| 7 | ANMERKUNGEN | Die seitliche Begrenzung bezieht sich nur auf österreichischen Luftraum; siehe auch AIP der Bundesrepublik Deutschland. |
| | REMARKS | The lateral limit concerns to Austrian airspace only; see also AIP of the Federal Republic of Germany. |

LOWS AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

| DIENTE-BEZEICHNUNG SERVICE DESIGNATION | RUFZEICHEN CALL SIGN | FREQUENZ FREQUENCY | DIENTSTUNDEN HOURS OF OPERATION | SATVOICE | ANMELDE-ADRESSE LOGON ADDRESS | ANMERKUNGEN REMARKS |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| APP | SALZBURG RADAR | 123.725 132.460 | 0500-2200 (0400-2100) | NIL | NIL | 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 TURM / SALZBURG TOWER | 118.100 | 0500-2200 (0400-2100) | NIL | NIL | 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 | Verlautbart mit NOTAM oder via ATIS Published by NOTAM or via ATIS | NIL | NIL | NIL |
| ATIS | SALZBURG INFORMATION | 133.330 | H24 | NIL | NIL | 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 | 0500-2200 (0400-2100) | NIL | NIL | 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 LAN-
DING AIDS**

| ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GNSS/SBAS/GBAS (VOR DEKLINATION) | KENNUNG | FREQUENZ | DIENST- STUNDEN | KOORDINATEN | HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP | SERVICE VOLUME RADIUS GBAS | ANMERKUNGEN |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GNSS/ SBAS/GBAS (VOR DECLINATION) | ID | FREQUENCY | HOURS OF OPERATION | COORDINATES | ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP | | REMARKS |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| DME | GSB | CH31Y | H24 | 47 48 18.41N 013 06 41.80E | <u>1304.6 M / 4280 FT</u> | NIL | Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500. |
| LOC 15 (4°E / JAN 2020) | OES | 109.900 MHZ | H24 | 47 46 44.23N 013 00 46.93E | NIL | NIL | Facility performance CAT III/E/4 LOC course 153° MAG |
| DME 15 | OES | CH36X | H24 | 47 48 03.39N 013 00 04.66E | <u>440.9 M / 1446 FT</u> | NIL | Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna |
| GP 15 | | 333.800 MHZ | H24 | 47 48 03.35N 013 00 04.32E | NIL | NIL | GP 3° ILS RDH 17.1 M / 56 FT |
| NDB (4°E / JAN 2020) | SBG | 382 KHZ | H24 | 47 58 03.12N 012 53 38.66E | NIL | NIL | 153° MAG, 10.7 NM zu Schwelle Piste 15; Reichweite 40 NM. 153° MAG, 10.7 NM to THR RWY 15; Range 40 NM. |
| DVOR/DME (4°E / JAN 2020) (Dekl./Decl.: 4°E) | SBG | 113.800 MHZ (CH85X) | H24 | DME: 48 00 08.80N 012 53 34.37E DVOR: 48 00 09.30N 012 53 33.94E | <u>455.3 M / 1494 FT</u> | NIL | DME nicht verwendbar unterhalb 10000 FT außerhalb 60 NM. Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach E. DME not useable BLW 10000 FT beyond 60 NM. Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to E. |
| L (4°E / JAN 2020) | 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 | H24 | Landesweit/ Statewide | NIL | NIL | Betreiber/Operated by: U.S. Air Force |

___ 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/GNSS/SBAS/GBAS (VOR DEKLINATION) | KENNUNG | FREQUENZ | DIENST- STUNDEN | KOORDINATEN | HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP | SERVICE VOLUME RADIUS GBAS | ANMERKUNGEN |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GNSS/ SBAS/GBAS (VOR DECLINATION) | ID | FREQUENCY | HOURS OF OPERATION | COORDINATES | ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP | | REMARKS |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| SBAS | EGNOS E15A (RWY 15) | 1575.42 (CH52375) | H24 | LTP/FTP: 47 48 11.32N 012 59 51.89E | 1560 FT / 475.3 M | NIL | Betreiber/Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.AS. |
| ASR/MSSR | | | H24 | 47 55 05.28N 013 00 16.62E | NIL | NIL | ASR 60 NM/25000 FT; S-Band 10 CM; MSSR 120 NM/ 46000 FT; SSR modes A und/and C. |
| RSR/MSSR | | | H24 | 48 28 15.09N 013 41 07.15E | NIL | NIL | RSR/MSSR West: 140 NM/46000 FT; SSR modes A und/and C. |

___ 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. Bezug AIP Österreich AD 1.1, Punkt 6.5:
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.

1.4. Verfahren zur Lärmvermeidung siehe LOWS AD 2.21.

LOWS AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

1.1. Glider, para- and hang-giders 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. REF AIP Austria AD 1.1, item 6.5:
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.

1.4. Noise abatement procedures see 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

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

2.3. Abfliegende Luftfahrzeuge

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

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

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

3. VERMEIDUNG VON GEFAHREN DURCH ABGASSTRAHL BZW. PROPELLERSTRAHL

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

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

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

4. WENDEPLATTEN

4.1. Wendeplatte NORD

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

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

Die vorhandene Rolleitleinie 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)

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

2. PROCEDURES FOR GAC APRON

2.1. General

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

2.2. Arriving aircraft

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

2.3. Departing aircraft

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

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

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

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

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

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

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

4. TURNING PADS

4.1. Turning pad NORTH

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

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

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

4.2. 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)

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 3 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 3 nach Norden sind auf geringere „Code letter“ beschränkt and für „Code F“-Luftfahrzeuge gesperrt.

Allgemein ist eine niedrige Rollgeschwindigkeit auf allen Rollbahnen und auf der Abstellfläche 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.

4.2. Turning pad SOUTH

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

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

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

5. CODE LETTER E 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 3 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 3 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. 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 - Hauptabstellfläche oder „Backtrack“ RWY - TWY C - EXIT 3 - Hauptabstellfläche.

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

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

Rollroute bei Abflug Piste 33: Hauptabstellfläche - EXIT 4 - TWY L - TWY F oder Hauptabstellfläche - 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)

6.4. Parken und Bodenabfertigung

6.4.1. Parken auf der Hauptabstellfläche: 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 der Abstellfläche geführt.

Auf der Abstellfläche 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 mit einer Vorbereitungszeit von 20 Minuten bereitgestellt.

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. 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 with lead time of 20 minutes.

7. ENTEISUNGS-VERFAHREN

1) Luftfahrzeuge werden normalerweise auf der Parkposition enteist.

2) Die Notwendigkeit zur Enteisierung 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 128.300 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 Enteisierungsvorgang 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
- 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.

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

8.3. Transponder Operating Procedure

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

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

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

8.3.4. 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.

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.

8.5. Halteverfahren an Rollhalten vor der Betriebspiste

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

8.6. Führung von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Freigabebalken

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

LOWS AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

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

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 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. 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

General see AD 1.1

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

2. Es sind nur Luftfahrzeuge mit Strahltrieb, die mindestens nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 lärmzertifiziert sind, gestattet (siehe auch AD 1.1 Punkt 6.10) 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 AD 1.1 Punkt 6.10 lit. c.

2. Only jet aircraft which are at least certified according ICAO Annex 16 Chapter 3 (also see AD 1.1 item 6.10) 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 AD 1.1 item 6.10 sub-item c.

3. Einschränkungen aus Lärmschutzgründen

3. Restrictions for noise reduction

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

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

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.

3.2. 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. Sichtflüge

3.3. VFR flights

- 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.
- 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.

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

3.4. Trainingsflüge

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

3.4. Training flights

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

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

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

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

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

4. Runway direction 33 instrument approach procedures

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

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

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

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

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

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

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

LOWS AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. ANFLÜGE

1.1. STAR

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

1.2. Radargeführte Anflüge innerhalb der TMA LOWS 1-9

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

Anmerkung: Karten der Radar-Mindestflughöhen bei Verwendung der SRE-Anlage Salzburg siehe Teil AD 2.24

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 TURM FREQ 118,100 MHz melden. Sofern nicht anders aufgetragen, ist der Transponder auf A 7000 mit Mode C zu schalten.

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 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 TURM 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.

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.

Remark: Maps showing 'Minimum Altitudes when using SRE Salzburg', see part AD 2.24.

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

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 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. 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.

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

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

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

2.2.2. Abflüge

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

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

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

2.2. Procedures for VFR flights within CTR LOWS

2.2.1. Approaches

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

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

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

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

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

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

2.2.2. Departures

2.2.2.1. If not otherwise instructed by TWR Salzburg:

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

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

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

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

2.2.2.1.5. Strecke GRÖDIG - HALLEIN:

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

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

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

2.2.3. Platzrunde

2.2.3.1. Zur Verringerung des Fluglärms und zur Vermeidung des Überflugs von dichtbesiedelten Gebieten westlich des Salzburger Flughafens wird ersucht, die Platzrunde so abzufliegen, wie im AIC A 8/18 dargestellt.

2.2.4. Transitflüge

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

2.2.5. NORDO Flüge

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

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

2.2.6. Sonstiges

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

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

Freigabeeinholung für Luftraum D siehe 2.1.

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

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

2.2.2.1.5. Route GRÖDIG - HALLEIN:

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

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

2.2.3. Traffic Circuit

2.2.3.1. To minimize noise and to avoid overflying dense populated areas west of Salzburg Airport it is recommend to follow the Traffic Circuit - track over ground published in AIC A 8/18.

2.2.4. Transit flights

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

2.2.5. NORDO flights

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

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

2.2.6. Miscellaneous

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

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

Clearance for airspace D see 2.1.

3. HÄNGE- UND PARAGLEITERGEBIETE

3.1. TRA Gaisberg, TRA Schwarzenberg A und B

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

3.2. Hänge- und Paragleitergebiet Untersberg

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

3.3. TRA LOWS N

Siehe ENR 5.5.

4. STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE

4.1. Operator unable to use RNAV1 SIDs

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

Such flights can expect NON-RNAV SIDs.

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

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

4.2. Departures RWY15

4.2.1. General Information

4.2.1.1. The published RNAV 1 departures RWY 15 replace the former special performance SIDs. Since the minimum RVR for take-off can be used without a special approval from Austro Control, operators and pilots are reminded, that these SIDs require higher than standard climb gradients with a minimum bank angle of 25° during initial turn.

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

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

4.2.2. Low Performance Routing

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

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

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

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

3. HANG- AND PARAGLIDING AREAS

3.1. TRA Gaisberg, TRA Schwarzenberg A and B

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

3.2. Hang- and paraglider area Untersberg

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

3.3. TRA LOWS N

See ENR 5.5.

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

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

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

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

5.1. Purpose and scope

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

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

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

5.2. Procedure characteristics

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

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

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

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

5.3. Equipment requirements

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

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

5.3.3. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS Issue 2 (supersedes AMC 20-26)

5.4. Flight Operations

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

5.5. Application

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

5.5.2. The application shall contain:

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

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

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

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

5.5.5. Operators shall address their application to:

5.5.5.1. Contact:
Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

FAX: +43 (0)5 1703 2006
EMAIL: special.procedures@astrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2 MAP 9-1

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

6.1. Purpose and scope

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

6.2. Missed approach requirements

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

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

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

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

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

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

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

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

7.1. Purpose and scope

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

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

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

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

7.2. Missed approach requirements

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

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

and the ANTI-ICE equipment ON.

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

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

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

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

7.3. Application

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

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

7.3.3. The application shall contain:

- aircraft and engine type
- the maximum permissible landing weight for that type of approach
- minimum autopilot cut out height or autoland capability
- instrument approach and landing chart (IAL)

7.3.4. The following missed approach performance data are required for an altitude of 2500 FT MSL:

7.3.4.1. all-engines climb gradient:

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

7.3.4.2. one engine inoperative climb gradient:

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

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

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

7.3.7. Operators shall address their application to:

7.3.7.1. Contact:

Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

FAX: +43 (0)5 1703 2006

EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

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

8. RNP VISUAL V RWY 33 PROCEDURE

8.1. General

This RNP procedure with visual part is implemented for noise abatement reasons and environment protection.

Therefore and whenever meteorological conditions and aircraft performance permit, operators should support and pilots are encouraged to choose this procedure.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.1. Purpose and scope

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

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

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

9.2. Procedure characteristics

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

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

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

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

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

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

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

9.3. Equipment requirements

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

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

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

9.3.4. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS Issue 2 (supersedes AMC 20-26)

9.4. Flight Operations

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

9.5. Application

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

9.5.2. The application shall contain:

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

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

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

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

9.5.5. Operators shall address their application to:

9.5.5.1. Contact:
Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

FAX: +43 (0)5 1703 2006
EMAIL: special.procedures@astrocontrol.at

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

10. RNP Y RWY 33 (AR) – Procedure guidelines (authorization required)
for the application to the Austrian Civil Aviation Authority (refers to the procedure on chart!)

10.1. Purpose and scope

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

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

10.2. Procedure characteristics

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

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

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

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

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

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

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

10.3. Equipment requirements

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

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

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

10.3.4. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS Issue 2 (supersedes AMC 20-26)

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:

- 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@astrocontrol.at

10.5.5. Operators shall address their application to:

10.5.5.1. Contact:
Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

FAX: +43 (0)5 1703 2006
EMAIL: special.procedures@astrocontrol.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 4).

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 4).

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. Punkt 4.4 und Punkt 4.6.2) |
| PROTECTION OF OFZ AND LOC-SENSITIVE AREA | Is ensured by ATC (AD 1. item 4.4 and item 4.6.2) |
| RADARKURSFÜHRUNG | Anfliegende Luftfahrzeuge werden so geführt, dass ein „INTERCEPT“ des ILS spätestens bei 10 NM vor der Pistenschwelle sichergestellt ist. |
| RADAR VECTORING | Arriving aircraft are vectored so as to ensure an intercept of the ILS at least 10 NM from threshold. |
| ANFLUGFREIGABE | ATC erteilt eine Freigabe für einen „ILS approach“, gleichgültig welche Kategorie geflogen wird. |
| CLEARANCE FOR APPROACH | ATC issues a clearance for 'ILS approach' regardless of category flown. |
| WETTERINFORMATIONEN | Für CAT II/III Anflüge: Mit der Anflugfreigabe werden der Bodenwind (Richtung und Geschwindigkeit) und die aktuellen RVR-Werte übermittelt; vor der Position D-5,1 OES wird der aktuelle RVR-Wert nochmals übermittelt. |
| METEOROLOGICAL INFORMATION | For CAT II/III Approaches: Together with the approach clearance the surface wind (direction and velocity) and the actual RVR values will be transmitted; prior overflying position D-5,1 OES RVR values will be transmitted additionally. |
| LANDEFREIGABE | Wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegendes Luftfahrzeug 2 NM von der Pistenschwelle entfernt ist; in Ausnahmefällen kann die Erteilung bis zu einer Entfernung von 1 NM verzögert werden; Piloten werden entsprechend informiert. |
| CLEARANCE TO LAND | Transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold; in exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly. |
| MELDUNGEN VON PILOTEN | „RUNWAY VACATED“ durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkodierten Rollbahnmittelfeuer verlassen hat („sensitive area vacated“). |
| REPORTS BY PILOTS | 'RUNWAY VACATED' by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated). |
| AUSSERKRAFTTRETEN | Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS Aufsprache. |
| DEACTIVATION | Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission. |

11.2. Start bei geringer Sicht

11.2.1. Ein Start bei geringer Sicht ist dann gegeben, wenn die Pistensichtweite (RVR) weniger als 400 M beträgt.

11.3. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

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

| AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES | RÜCKSTUFUNG |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| MESSANLAGE FÜR DIE PISTENSICHT oder Ausfall der Anzeigen / Messstrecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil | CAT I |
| NOTSTROMANLAGE für das Flugplatzbefeuerungssystem | CAT I |
| LOC außerhalb der CAT II / III Toleranz | CAT I |

11.2. Low visibility take-off

11.2.1. A low visibility take-off is given when the Runway Visual Range (RVR) is less than 400 M.

11.3. Information regarding malfunction and downgrading of the approach procedure

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

| FAILURE OR LACK OF | DOWNGRADING |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| RVR ASSESSMENT SYSTEM or failure of display / transmissometer of both TOUCHDOWN and MIDPOINT | CAT I |
| SECONDARY POWER SUPPLY for the aerodrome lighting system | CAT I |
| LOC out of CAT II / III tolerance | CAT I |

| AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES | RÜCKSTUFUNG |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| LOC "Sensitive area" NICHT FREI | CAT I |
| ILS-KONTROLLMONITORE bei ATC | CAT I |
| WINDINFORMATION nicht verfügbar | CAT I |
| FERNFELDMONITORS | CAT II |
| LOC-RESERVESENDERS | CAT I* |
| DME 15 OES-RESERVESENDERS | Keine ILS Anflugfreigabe |
| L SI-RESERVESENDERS | CAT I* |
| Teilen des ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS | no effect |
| ROLLHALTBEFEUERUNG | no effect |

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

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

LOWS AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Bei vorherrschenden Windverhältnissen mit Windgeschwindigkeiten von 6 KT oder weniger haben Jets der Type B757 oder mit einer Wirbelschleppenkategorie SCHWER mit Piste 15 für den Anflug und die Landung zu rechnen. Ausnahmen nur aus betrieblichen Gründen.

2. „Waypoint“-Liste - Instrumentenflugverfahren

| FAILURE OR LACK OF | DOWNGRADING |
|------------------------------------------|---------------------------------------|
| LOC Sensitive area NOT VACATED | CAT I |
| ATC-ILS MONITORING DEVICE | CAT I |
| WIND INFORMATION not available | CAT I |
| FARFIELD MONITOR | CAT II |
| LOC-STANDBY TRANSMITTER | CAT I* |
| DME 15 OES-STANDBY TRANSMITTER | NO clearance for any ILS procedure |
| L SI-STANDBY TRANSMITTER | CAT I* |
| Elements of the APPROACH LIGHTING SYSTEM | no effect |
| STOPBAR LIGHTS | no effect |

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

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

LOWS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

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

Exceptions for operational reasons only.

2. Waypoint list - Instrument flight procedures

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------------------|
| BADIT | 48 09 52.00N 012 50 04.00E | STAR |
| DETSA | 46 48 09.00N 012 16 52.00E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| ETROK | 47 32 27.17N 013 22 51.17E | IAP RWY 33 |
| INROM | 48 00 46.19N 013 11 26.25E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| KONUG | 47 23 06.07N 013 10 04.66E | IAP RWY 33 |
| MATIG | 48 03 30.93N 013 32 29.38E | STAR |
| NEMAL | 47 55 05.00N 013 29 54.00E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| NUBRA | 47 44 35.05N 013 56 16.49E | STAR |
| RASTA | 47 29 43.54N 013 22 52.92E | STAR |
| RW15 | 47 48 11.32N 012 59 51.89E | IAP RWY 15 |
| RW33 | 47 47 02.57N 013 00 35.34E | IAP RWY 33 |
| TITIG | 48 03 32.00N 012 33 34.00E | SID RWY 15, SID RWY 33, STAR |
| TRAUN | 47 58 29.00N 012 35 15.00E | SID RWY 15, SID RWY 33, STAR |

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------------|
| UNKEN | 47 49 18.42N 012 36 03.59E | STAR |
| VERDA | 47 32 00.00N 013 20 00.00E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS501 | 47 48 05.62N 013 42 23.62E | STAR |
| WS502 | 47 52 57.58N 013 22 54.47E | STAR |
| WS503 | 47 55 42.93N 013 11 44.75E | STAR |
| WS504 | 47 38 22.72N 013 14 36.94E | STAR |
| WS505 | 47 50 06.75N 013 03 19.05E | STAR |
| WS506 | 47 56 46.39N 012 48 05.24E | STAR |
| WS507 | 47 59 37.30N 012 47 39.77E | STAR |
| WS508 | 48 01 08.23N 012 47 47.45E | STAR |
| WS610 | 47 49 23.04N 012 59 06.53E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS616 | 47 54 56.02N 012 44 43.86E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS617 | 47 52 17.26N 012 40 16.38E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS619 | 47 52 59.26N 012 49 54.29E | SID RWY 33 |
| WS626 | 47 55 47.43N 013 05 52.91E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS627 | 47 55 34.85N 013 13 18.61E | SID RWY 15, SID RWY 33 |
| WS628 | 47 43 02.48N 013 04 34.69E | SID RWY 15 |
| WS629 | 47 41 04.90N 013 06 08.16E | SID RWY 15 |
| WS630 | 47 36 35.00N 013 09 22.00E | SID RWY 15 |
| WS643 | 47 45 46.28N 013 01 45.99E | SID RWY 15 |
| WS644 | 47 49 33.16N 013 02 49.42E | SID RWY 15 |
| WS645 | 47 52 23.71N 013 01 24.43E | SID RWY 15 |
| WS800 | 47 45 39.81N 013 01 27.60E | IAP RWY 33 |
| WS801 | 47 44 55.14N 013 02 21.70E | IAP RWY 33 |
| WS802 | 47 44 31.87N 013 03 11.74E | IAP RWY 33 |
| WS803 | 47 43 50.81N 013 05 08.18E | IAP RWY 33 |
| WS804 | 47 42 21.95N 013 07 02.79E | IAP RWY 33 |
| WS805 | 47 38 50.16N 013 08 54.96E | IAP RWY 33 |
| WS806 | 47 35 09.18N 013 13 19.96E | IAP RWY 33 |
| WS807 | 47 36 11.40N 013 09 39.49E | IAP RWY 33 |
| WS808 | 47 32 34.56N 013 10 18.56E | IAP RWY 33 |
| WS809 | 47 31 05.81N 013 09 49.73E | IAP RWY 33 |
| WS810 | 47 28 19.58N 013 09 54.91E | IAP RWY 33 |
| WS811 | 47 25 42.82N 013 09 59.79E | IAP RWY 33 |
| WS813 | 47 57 56.96N 012 45 34.51E | IAP RWY 15 |
| WS814 | 48 01 52.57N 012 59 16.35E | IAP RWY 15 |
| WS815 | 47 59 54.97N 012 52 25.17E | IAP RWY 15 |
| WS816 | 47 55 30.24N 012 55 13.67E | IAP RWY 15 |

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------|
| WS817 | 47 51 37.70N 012 57 41.28E | IAP RWY 15 |
| WS818 | 47 46 34.70N 013 00 52.94E | IAP RWY 15 |
| WS820 | 47 46 20.41N 013 03 48.99E | IAP RWY 33 |
| WS821 | 47 41 27.34N 013 03 17.04E | IAP RWY 33 |
| WS822 | 47 39 45.81N 013 16 11.01E | IAP RWY 33 |
| WS823 | 47 57 04.79N 012 54 13.55E | IAP RWY 33 |
| WS831 | 47 59 28.01N 012 53 25.19E | IAP RWY 33 |
| WS832 | 48 01 21.80N 013 07 07.80E | IAP RWY 33, STAR |
| WS833 | 47 58 44.65N 013 00 47.22E | IAP RWY 33 |
| WS834 | 47 52 40.41N 013 02 38.87E | IAP RWY 33 |
| WS835 | 47 49 32.39N 013 03 36.26E | IAP RWY 33 |
| WS836 | 47 46 25.49N 013 04 33.25E | IAP RWY 33 |
| WS837 | 47 45 45.56N 013 01 23.97E | IAP RWY 33 |
| WS838 | 47 46 11.96N 013 02 55.61E | IAP RWY 33 |

3. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

3. Coordinates of VFR reporting points

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

LOWS AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWS AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

| ART DER KARTE | SEITE PAGE | TYPE OF CHART |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Flugplatzkarte-ICAO | LOWS AD 2 MAP 1-1 | Aerodrome Chart-ICAO |
| Aircraft Parking Chart-ICAO | LOWS AD 2 MAP 2-1 | Aircraft Parking Chart-ICAO |
| Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions | LOWS AD 2 MAP 3-2 | Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions |
| Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A, Betriebliche Begrenzungen (RWY 15/33) | LOWS AD 2 MAP 4-1 | Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A, Operating Limitations (RWY 15/33) |
| Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ B | LOWS AD 2 MAP 5-1 | Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type B |

| ART DER KARTE | SEITE PAGE | TYPE OF CHART |
|----------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug-ICAO (RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 7-1 | Precision Approach Terrain Chart-ICAO (RWY 15) |
| Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 9-1 | Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 15) |
| Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 33) | LOWS AD 2 MAP 9-2 | Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 33) |
| Standard Anflugkarte Instrumenten-ICAO | LOWS AD 2 MAP 11-1 | Standard Arrival Chart Instrument-ICAO |
| Karte für Radarmindestflughöhen-ICAO | LOWS AD 2 MAP 12-1 | ATC Surveillance Minimum Altitude Chart-ICAO |
| Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS or LOC RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 13-1-1 | Instrument Approach Chart-ICAO (ILS or LOC RWY 15) |
| Instrumentenanflugkarte-ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 13-1-3 | Instrument Approach Chart-ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15) |
| Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNP X RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1 | Instrument Approach Chart-ICAO (RNP X RWY 15) |
| Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNP E RWY 15 (LPV only)) | LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2 | Instrument Approach Chart-ICAO (RNP E RWY 15 (LPV only)) |
| Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNP VISUAL V RWY 33) | LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1 | Instrument Approach Chart-ICAO (RNP VISUAL V RWY 33) |
| Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNP Z RWY 33 (AR)) | LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1 | Instrument Approach Chart-ICAO (RNP Z RWY 33 (AR)) |
| Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNP Y RWY 33 (AR)) | LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2 | Instrument Approach Chart-ICAO (RNP Y RWY 33 (AR)) |
| Instrumentenanflugkarte-ICAO (NDB RWY 15) | LOWS AD 2 MAP 13-5-1 | Instrument Approach Chart-ICAO (NDB RWY 15) |
| Circling Chart - Circling RWY 33 | LOWS AD 2 MAP 14-1 | Circling Chart - Circling RWY 33 |
| Sichtflugkarte SALZBURG | LOWS AD 2 MAP 14-2 | Chart for VFR flights SALZBURG |

| Designator | Route | After Take-Off | | Remarks |
|-------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | Climb to ..initially | Expect FREQ | |
| ERKIR 1 G Erkir one golf departure | IJ601 - IJ602 - ERKIR | By ATC | INNSBRUCK RADAR 128.975 | Climb gradient at least 7.3% (445 FT/NM) until IJ602, thereafter 5.1% (310 FT/NM). |

Contact INNSBRUCK RADAR when advised by Tower

RNAV SID Coding Table of ERKIR 1 G

| Path Terminator | Waypoint | | | Course/ Track ° MAG (° True) | DIST NM | Turn Direction | Constraints | | Navigation Specification | Remarks |
|-----------------|------------|---------|---------------------------|---------------------------------------|------------|-------------------|-------------|-------|-----------------------------|---------|
| | Identifier | Flyover | Coordinates | | | | Level | Speed | | |
| IF | IJ601 | | N473026.15 E0122015.57 | | | | A4400+ | | RNAV 1 | |
| TF | IJ602 | no | N473053.94 E0121519.59 | 275° (277.9°) | 3.4 | | A5900+ | | RNAV 1 | |
| TF | ERKIR | yes | N473216.00 E0120032.00 | 275° (277.9°) | 10.1 | | A9000+ | | RNAV 1 | |

RNAV Holding

| Holding Point | Inbound Track ° True | Inbound Track ° MAG | Turn Direction | MAX IAS | Minimum Holding Altitude FT MSL / FL | Time | DIST NM | Remarks |
|---------------|-------------------------|------------------------|----------------|---------|-----------------------------------------|-------|------------|---------|
| ERKIR | 094.9° | 092° | right | K170- | A9000 | 1 MIN | | |

| Designator | Route | After Take-Off | | Remarks |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| | | Climb to ..initially | Expect FREQ | |
| NANIT 1 G Nanit one Golf departure | WZ601 - WZ602 - WZ603 - WZ604 - NANIT | By ATC | INNSBRUCK RADAR 128.975 | Climb gradient at least 8.0% (490 FT/NM) until WZ602, thereafter 3.6% (220 FT/NM). |
| Contact INNSBRUCK RADAR when advised by Tower | | | | |

RNAV SID Coding Table of NANIT 1 G

| Path Terminator | Waypoint | | | Course/ Track ° MAG (° True) | DIST NM | Turn Direction | Constraints | | Navigation Specification | Remarks |
|-----------------|------------|---------|---------------------------|---------------------------------------|------------|-------------------|-------------|-------|-----------------------------|---------|
| | Identifier | Flyover | Coordinates | | | | Level | Speed | | |
| IF | WZ601 | | N471700.56 E0124158.57 | | | | A4800+ | | RNAV 1 | |
| TF | WZ602 | no | N471706.12 E0123519.70 | 268° (271.2°) | 4.5 | | A7000+ | | RNAV 1 | |
| TF | WZ603 | no | N471709.30 E0123118.09 | 268° (271.2°) | 2.7 | | A7600+ | | RNAV 1 | |
| TF | WZ604 | no | N471803.14 E0122402.12 | 277° (280.3°) | 5.0 | right | A8700+ | K165- | RNAV 1 | |
| TF | NANIT | yes | N472334.87 E0122047.17 | 335° (338.2°) | 6.0 | right | A10000+ | K165- | RNAV 1 | |

RNAV Holding

| Holding Point | Inbound Track °True | Inbound Track °MAG | Turn Direction | MAX IAS | Minimum Holding Altitude FT MSL / FL | Time | DIST NM | Remarks |
|---------------|---------------------|--------------------|----------------|---------|--------------------------------------|-------|---------|---------|
| NANIT | 159.0° | 156° | left | K170- | 10000 FT MSL | 1 MIN | | |