

REPUBLIK ÖSTERREICH

AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA



AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

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

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIP AMDT 291
AIRAC 14 NOV 2024

INKRAFTTRETUNGSDATUM/EFFECTIVE DATE: 26 DEC 2024

Inhalt:	Contents:
- ATS-Strecken: Streichung von J21 und J23	- ATS-Routes: Cancellation of J21 and J23
- Streckenkarte - ICAO	- Enroute Chart - ICAO
- Streichung der Funknavigationshilfe STOCKERAU DVOR 113.00 MHZ	- Cancellation of radio navigation aid STOCKERAU DVOR 113.00 MHZ
- Temporäre zivile Luftraumreservierungen (TRA): Streichung der TRA LOWG GLIDER L, TRA LOWG GLIDER U und TRA LOWG GLIDER W	- Temporary Reserved Airspaces (TRA): Cancellation of TRA LOWG GLIDER L, TRA LOWG GLIDER U and TRA LOWG GLIDER W
- Temporary Reserved Airspaces - Index Chart	- Temporary Reserved Airspaces - Index Chart
- Flughafen GRAZ: Sichtflugkarte	- GRAZ airport: Chart for VFR flights
- Flughafen WIEN-SCHWECHAT: - ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO, - Sichtflugkarte WIEN-SCHWECHAT/TULLN.	- WIEN-SCHWECHAT airport: -ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO, -Chart for VFR flights WIEN-SCHWECHAT/TULLN.
- Flugplatz TULLN (LOXT): - ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO, - Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 08.	- TULLN (LOXT) aerodrome: -ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO, -Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 08.

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 1.5-1/GEN 1.5-2,

GEN 2.5-1,

ENR 1.10-17/ENR 1.10-18,

ENR 1.10-19/ENR 1.10-20,

ENR 1.10-21/ENR 1.10-22,

ENR 3.1-1,

ENR 3.4-1/ENR 3.4-2,

ENR 4.1-1/ENR 4.1-2, ENR 4.1-3/ENR 4.1-4,

ENR 5.5-3/ENR 5.5-4,

ENR 6.1, ENR 6.3-2,

Band 2 / Volume 2

AD 0.1-5/AD 0.1-6,

LOWG AD 2-25/LOWG AD 2-26,

LOWG AD 2-27/LOWG AD 2-28,

LOWG AD 2-29/LOWG AD 2-30,

LOWG AD 2-31/LOWG AD 2-32,

LOWG AD 2 MAP 14-2,

LOWW AD 2-33/LOWW AD 2-34,

LOWW AD 2 MAP 12-1, LOWW AD 2 MAP 14-2,

LOXT 2-9/LOXT 2-10,

LOXT 2-11/LOXT 2-12,

LOXT 2-13/LOXT 2-14,

LOXT 2-15/LOXT 2-16,

LOXT AD 2 MAP 12-1,

LOXT AD 2 MAP 13-2-1,

LOXT AD 2 MAP 13-2-1A/LOXT AD 2 MAP 13-2-1B.

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

2. **Destroy** the following pages:

ENR 3.1-J21-1

02 DEC 2022,

ENR 3.1-J23-1

02 DEC 2022,

LOWG AD 2-33

21 MAR 2024.

3. Diese Berichtigung beinhaltet Informationen, welche in folgendem AIC, welches mit Wirkung 26 DEC 2024 aufgehoben ist, enthalten sind:

3. This amendment incorporates information contained in the following AIC, which is cancelled WEF 26 DEC 2024:

AIC B 1/24.

ENDE

END

GEN 1.5 LUFTFAHRZEUGINSTRUMENTE, -AUSRÜSTUNG UND -DOKUMENTE

1. ALLGEMEINES

1.1. Für in Österreich eingetragene Luftfahrzeuge und deren Mindestausrüstung gelten die Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung beziehungsweise die Bestimmungen der jeweils anwendbaren unionsrechtlichen Vorschriften - VO (EU) 965/2012, Teil-CAT, Teil-NCC, Teil-NCO, VO (EU) 2018/1976, Teil-SAO, VO (EU) 2018/395 Teil-BOP - in der jeweils geltenden Fassung.

Dies gilt auch für Zivilluftfahrzeuge fremder Staatszugehörigkeit, die vorwiegend in Österreich betrieben werden.

1.2. Besondere Bestimmungen für Ultraleichtluftfahrzeuge:

Ultraleichtluftfahrzeuge sind leichte Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt, die nicht den Bestimmungen des ICAO Anhang 8 entsprechen.

Dazu gehören:

- zweisitzige Flugzeuge und Hubschrauber bis 600kg Abflugmasse
- einsitzige/zweisitzige Motorsegler bis 300/450kg Abflugmasse
- einsitzige/zweisitzige Segelflugzeuge bis 250/400kg Abflugmasse
- Tragschrauber bis 600kg Abflugmasse
- Motorgleitschirme bis 120kg Leermasse
- Ballone mit max 1200m³ Volumen

Ultraleichtluftfahrzeuge, die zum Zweck der entgeltlichen Beförderung, zum Zweck von Erprobungs- und Testflügen oder für experimentelle Zwecke verwendet werden, benötigen eine Bewilligung nach GEN 1.2.

Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge:

1.2.1. Pilotenberechtigung:

Für Flüge im österreichischen Luftraum ist eine gültige Lizenz und ein gültiges Medical für die jeweilige UL Kategorie erforderlich.

1.2.2. Luftfahrzeug:

Ausländisch registrierte Ultraleichtflugzeuge dürfen im Flug nur verwendet werden, wenn die Bedingungen nach GEN 1.2 und GEN 1.5 Abschnitt 4 erfüllt werden.

2. SPEZIELL MITZUFÜHRENDE AUSRÜSTUNG

2.1. Bei Luftfahrzeugen fremder Staatszugehörigkeit, mit denen Flüge innerhalb österreichischen Luftraumes durchgeführt werden, finden die Vorschriften des ICAO Anhang 6 und 8 in der geltenden Fassung Anwendung, wobei jedoch

GEN 1.5 AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS

1. GENERAL

1.1. Aircraft registered in Austria shall be equipped according to the civil aircraft and appliances ordinance respectively the applicable Union law - Regulation (EU) 965/2012, Part-CAT, Part-NCC, Part-NCO, Reg. (EU) 2018/1976, Part-SAO, Reg. (EU) 2018/395, Part-BOP - as amended.

This applies also to civil aircraft of foreign nationality operating predominantly within the Austrian airspace.

1.2. Special provisions for ultralight aircraft:

Ultralight aircraft are light general aviation aircraft which are not in compliance with the requirements of ICAO Annex 8.

They include:

- Dual seat aeroplanes and helicopter with up to 600kg maximum take off mass
- Single/dual seat powered sailplanes up to 300/450kg maximum take off mass
- Single/dual seat sailplanes up to 250/400kg take off mass
- Gyroplanes up to 600kg maximum take off mass
- Powered paragliders up to 120kg empty weight
- Balloon up to 1200m³ volume

Ultralight aircraft used for any commercial transport, any flight testing or experimental purpose are subject for a permission in accordance to GEN 1.2.

Requirements for the operation in flight:

1.2.1. Pilots licence:

For flights within the Austrian airspace a valid ultralight license for the relevant category is required.

1.2.2. Aircraft:

Foreign registered ultralight aircraft shall only be used in flight in accordance to the requirements of GEN 1.2 and GEN 1.5 section 4.

2. SPECIAL EQUIPMENT TO BE CARRIED

2.1. Aircraft of foreign nationality conducting flights within Austrian airspace shall apply to the provisions of ICAO Annex 6 and 8 as amended however

2.1.1. UKW-Sende- und Empfangsanlagen den Festlegungen des ICAO Anhang 10, in der geltenden Fassung entsprechen müssen.

2.1.2. für Instrumentenflüge eine DME-Anlage mitzuführen ist.

2.1.3. Flüge mit Zivilluftfahrzeugen dürfen soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt wird - grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn für die Luftfahrt nach gültigen einschlägigen Standards zugelassene Notsender (Emergency Locator Transmitter - ELT) funktionsbereit mitgeführt werden.

Flüge mit Zivilluftfahrzeugen mit sechs oder weniger Sitzplätzen dürfen auch durchgeführt werden, wenn mindestens ein für die Luftfahrt nach gültigen einschlägigen Standards zugelassener und funktionsbereiter Notsender (Personal Locator Beacon - PLB) von einem Besatzungsmitglied oder einem in die Funktionsweise eingewiesenen Passagier mitgeführt wird.

Kein Notsender ist erforderlich für:

- Flüge mit Luftfahrzeugen im Flugplatzverkehr und innerhalb solcher Bereiche, die von Beobachtern am Boden optisch überwacht werden (wie Kunstflugräume);
- Flüge mit Luftfahrzeugen bei Notsenderausfall, wenn den Umständen nach nicht sofort Ersatz beschafft werden kann, und die im Hinblick auf den Such- und Rettungsdienst erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen sind;
- Flüge mit Ballonen und Segelflugzeugen
- Flüge mit Hänge- und Paragleitern und bei Fallschirmsprüngen.

ELT und PLB entsprechen dem Luftfahrtstandard, wenn diese den COSPAS-SARSAT Standard erfüllen.

Für ein effektives SAR in alpinem Gelände wird generell ein ELT/PLB empfohlen.

2.1.3.1. Gerätetests dürfen nur gemäß den Herstelleranweisungen durchgeführt werden.

2.1.4. Luftfahrzeuge, sofern sie nicht Staatsluftfahrzeuge sind, welche nach Instrumentenflugregeln (IFR) betrieben werden, haben im Luftraum der FIR Wien mit PBN Equipment ausgerüstet zu sein, welche den Anforderungen von RNAV 5 entsprechen und im Einklang mit den Bestimmungen der ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures stehen.

Bestimmungen, die Ausrüstung von Luftfahrzeugen betreffend, um diese Anforderung zu erfüllen, befinden sich in den jeweiligen EASA / ICAO Anweisungen (EASA CS-ACNS / ICAO Doc 9613).

2.1.1. the VHF equipment shall comply with the specifications laid down in ICAO Annex 10, as amended.

2.1.2. when conducting IFR flights an operative Distance Measuring Equipment (DME) shall be carried on board.

2.1.3. A functioning Emergency Locator Transmitter - ELT is generally required for flights with civil aircraft operating within Austrian territory.

Flights with civil aircraft with six or less seats may also be carried out if at least one Personal Locator Beacon (PLB) approved and operational for the purpose of aviation is carried by a crew member or a passenger instructed in the operation.

No Emergency Locator Transmitter is required for:

- flights remaining within the aerodrome traffic circuit or within areas which can be controlled visually from an observer on the ground (such as areas for acrobatic flights);
- flights having ELT failure if this equipment cannot be replaced immediately and necessary safety measures for the provision of Search and Rescue have been taken;
- flights with balloon and sailplanes
- flights with hanggliders and paragliders and parachute descents.

ELT and PLB conforming to the COSPAS-SARSAT standard are an approved standard.

For an effective SAR within the Alps it is recommended to use an ELT/PLB for all aircraft.

2.1.3.1. Equipment tests shall only be carried out in accordance with the manufacturer's instructions.

2.1.4. Aircraft, other than state aircraft, operating under Instrument Flight Rules (IFR) within the FIR Wien shall be equipped with PBN equipment meeting RNAV 5 in accordance with the requirements set out in ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures.

Acceptable means of compliance are set out in the relevant EASA / ICAO regulations (EASA CS-ACNS / ICAO Doc 9613).

**GEN 2.5 VERZEICHNIS DER
FUNKNAVIGATIONSHILFEN**

Kennung Identification	Stationsname Station name	Anlage Facility	Zweck Purpose
FMD	Fischamend	DVOR/DME	AE
FRE	Freistadt	DME	AE
GBG	Gleichenberg	NDB	AE
GRZ	Graz	DVOR/DME	AE
GSB	Gaisberg	DME	AE
INN	Innsbruck	NDB	AE
KFT	Klagenfurt	DVOR/DME	AE
KFT	Klagenfurt	NDB	A
KI	Klagenfurt	L	A
KOR	Koralpe	DME	E
LNZ	Linz	DVOR/DME	AE
OEG	Graz	ILS/LOC/DME	A
OEJ	Innsbruck (Aichberg) - Frontbeam	LOC/DME	A
OEJ	Innsbruck (Aichberg) - Backbeam	LOC/DME	A
OEK	Klagenfurt	ILS/LOC/DME	A
OEL	Linz	ILS/LOC/DME	A
OEM	Linz	ILS/LOC/DME	A
OEN	Wien-Schwechat	ILS/LOC/DME	A
OES	Salzburg	ILS/LOC/DME	A
OEV	Innsbruck	ILS/LOC/DME	A
OEW	Wien-Schwechat	ILS/LOC/DME	A
OEX	Wien-Schwechat	ILS/LOC/DME	A
OEZ	Wien-Schwechat	ILS/LOC/DME	A
PAT	Patscherkofel	DME	AE
RAW	Rabenwald	DME	AE
RTT	Rattenberg	NDB	AE
RUM	Rum	L	A
SBG	Salzburg	DVOR/DME	AE
SI	Salzburg	L	A
SNU	Sollenau	DVOR/DME	AE
STK	Stradner Kogel	DME	AE
STO	Stockerau	DME	AE
TUN	Tulln	DVOR/DME	A
TUN	Tulln	NDB	A
VIW	Villach	DME	AE
WGM	Wagram	DVOR/DME	AE
ZW	Zeltweg	NDB	A

GEN 2.5 LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS

Stationsname Station name	Anlage Facility	Kennung Identification	Zweck Purpose
Fischamend	DVOR/DME	FMD	AE
Freistadt	DME	FRE	AE
Gaisberg	DME	GSB	AE
Gleichenberg	NDB	GBG	AE
Graz	DVOR/DME	GRZ	AE
Graz	ILS/LOC/DME	OEG	A
Innsbruck	ILS/LOC/DME	OEV	A
Innsbruck	NDB	INN	AE
Innsbruck (Aichberg) - Frontbeam	LOC/DME	OEJ	A
Innsbruck (Aichberg) - Backbeam	LOC/DME	OEJ	A
Klagenfurt	DVOR/DME	KFT	AE
Klagenfurt	ILS/LOC/DME	OEK	A
Klagenfurt	L	KI	A
Klagenfurt	NDB	KFT	A
Koralpe	DME	KOR	E
Linz	DVOR/DME	LNZ	AE
Linz	ILS/LOC/DME	OEL	A
Linz	ILS/LOC/DME	OEM	A
Patscherkofel	DME	PAT	AE
Rabenwald	DME	RAW	AE
Rattenberg	NDB	RTT	AE
Rum	L	RUM	A
Salzburg	DVOR/DME	SBG	AE
Salzburg	ILS/LOC/DME	OES	A
Salzburg	L	SI	A
Sollenau	DVOR/DME	SNU	AE
Stockerau	DME	STO	AE
Stradner Kogel	DME	STK	AE
Tulln	DVOR/DME	TUN	A
Tulln	NDB	TUN	A
Villach	DME	VIW	AE
Wagram	DVOR/DME	WGM	AE
Wien-Schwechat	ILS/LOC/DME	OEN	A
Wien-Schwechat	ILS/LOC/DME	OEW	A
Wien-Schwechat	ILS/LOC/DME	OEX	A
Wien-Schwechat	ILS/LOC/DME	OEZ	A
Zeltweg	NDB	ZW	A

10. SERA.4020 SCHLIEßEN EINES FLUGPLANS

10.1. Bei Flügen, für die ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle am Zielflugplatz unverzüglich nach der Landung eine Landemeldung persönlich, über Funk, über eine Datenverbindung oder auf andere Weise gemäß den Vorschriften der zuständigen Behörde zu übermitteln.

10.1.1. Die Abgabe einer Landemeldung ist nicht erforderlich nach der Landung auf einem Flugplatz, auf dem Flugverkehrsdienste erbracht werden, sofern aus dem Funkverkehr oder anhand von optischen Zeichen hervorgeht, dass die Landung wahrgenommen wurde.

10.2. Wurde ein Flugplan für einen anderen Abschnitt eines Flugs als dem restlichen Flug bis zum Zielflugplatz abgegeben, ist dieser, falls erforderlich, durch eine entsprechende Meldung an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu schließen.

10.3. Befindet sich an dem Zielflugplatz oder -einsatzort keine Flugverkehrsdienststelle, ist die Landemeldung, falls erforderlich, unverzüglich nach der Landung und auf dem schnellsten Wege der nächstgelegenen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

10.4. Sind die Kommunikationseinrichtungen am Zielflugplatz oder -einsatzort bekanntermaßen unzureichend und sind keine alternativen Vorkehrungen für die Bearbeitung von Landemeldungen am Boden getroffen, sind folgende Maßnahmen zu treffen: Unmittelbar vor der Landung hat das Luftfahrzeug, sofern möglich, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle eine Meldung zu übermitteln, die einer Landemeldung vergleichbar ist, sofern eine solche erforderlich ist. In der Regel hat diese Übermittlung an die Bodenfunkstelle zu erfolgen, die der Flugverkehrsdienststelle zugeordnet ist, welche für das Fluginformationsgebiet zuständig ist, in der das Luftfahrzeug betrieben wird.

10.5. Landemeldungen von Luftfahrzeugen müssen die folgenden Informationen enthalten:

- Luftfahrzeugkennung;
- Startflugplatz oder -einsatzort;
- Zielflugplatz oder -einsatzort (nur bei Ausweichlandung);
- Landeflugplatz oder -einsatzort;
- Landezeit.

Anmerkung: Die Landemeldung kann im Homebriefing-System eingegeben werden (sofern ein Flugplan über Homebriefing abgegeben wurde), ansonsten muss sie auf alle Fälle telefonisch - vorzugsweise bei AIS/ARO Wien - erfolgen, um zu verhindern, dass der Alarmdienst bei Überfälligkeit ausgelöst wird.

10. SERA.4020 CLOSING A FLIGHT PLAN

10.1. An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the competent authority at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

10.1.1. Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

10.2. When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

10.3. When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

10.4. When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

10.5. Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome or operating site;
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- arrival aerodrome or operating site;
- time of arrival.

Remark: The arrival report can be entered into the homebriefing system (provided that a flight plan had been filed via homebriefing), otherwise the arrival report shall in any case be made via telephone - preferably at AIS/ARO Wien - in order to avoid that alerting service will be initiated for overdue aircraft.

11. FLUGPLANUNGSVERFAHREN IN SECSI FRA

11.1. Flugverfahren

11.1.1. Allgemeines

Alle Flugverkehrsteilnehmer müssen Folgendes erfüllen:

- die Anforderungen an die Flugzeugausrüstung des jeweiligen Staates;
- Allgemeine Regeln und Verfahren des jeweiligen Staates;
- das aktuelle Route Availability Document (RAD) siehe ENR 1.9, Punkt 3.6..

Ausnahmen für Staatsluftfahrzeuge sind in den entsprechenden AIPs zu finden.

Innerhalb des SECSI FRA werden relevante signifikante Punkte als FRA Einflugpunkte (E), FRA Ausflugpunkte (X), FRA Zwischenwegpunkte (I), FRA Anflugverbindungspunkte (A) und FRA Abflugverbindungspunkte (D), wie in den Unterabschnitten von ENR 4.1/ENR 4.4 beschrieben, definiert.

Das "Flight Level Orientation Scheme" (FLOS), das innerhalb des SECSI FRA anzuwenden ist, stimmt mit den Halbkreisregeln nach Annex 2 Appendix 3 a) oder Appendix 3 zu den "Standardised European Rules of the Air" (SERA) (Tabelle der Reiseflughöhen) und ENR 1.7 überein.

Ausnahmen sind in der Spalte "Remarks" in ENR 4.1/ENR 4.4 verlaublich.

11.1.2. Für SECSI FRA berechtigte Flüge

Berechtigte Flüge sind alle Flüge, die beabsichtigen, innerhalb der lateralen und vertikalen Grenzen von SECSI FRA, wie in ENR 2.2 und ENR 6 der jeweiligen AIPs beschrieben, zu operieren, ungeachtet in welcher Phase des Fluges (Überflug, Anflug oder Abflug von lokalen Flugplätzen oder von Flugplätzen in unmittelbarer Nähe des SECSI FRA) sie sich befinden.

11.2. Luftraumbeschränkungen und Luftraumreservierungen

11.2.1. Umfliegen von Luftraumbeschränkungs- und Luftraumreservierungsgebieten

Flüge dürfen durch aktivierte Militärgelände, verlaublich in ENR 2.2, ENR 5.2 oder AD 2 der jeweiligen AIPs, geplant werden, sofern dies nicht anders im RAD Appendix 7 dargelegt ist.

Flugpläne dürfen nicht durch aktivierte Gefahrengebiete, Flugbeschränkungsgebiete und Luftsperrgebiete, wie sie in ENR 5.1 der jeweiligen AIPs definiert sind, geplant werden, sofern dies nicht anders im RAD Appendix 7 dargelegt ist.

Luftraumnutzer müssen ihre Flugwege um jene Lufträume, die nicht für zivile Nutzung laut NOTAM / AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan) gestattet sind, unter der Verwendung von FRA relevanten Punkten, siehe ENR 4.1 / ENR 4.4, herum planen.

11. FLIGHT PLANNING PROCEDURES WITHIN SECSI FRA

11.1. Flight procedures

11.1.1. General

All traffic shall comply with:

- the aircraft equipment requirements of the respective state;
- General Rules and Procedures of the respective state;
- Current Route Availability Document (RAD) see ENR 1.9, item 3.6..

For exemptions for State aircraft see the corresponding AIPs.

Within SECSI FRA, relevant significant points are considered as FRA Horizontal Entry (E), FRA Horizontal Exit (X), FRA Intermediate (I), FRA Arrival Connecting (A) and FRA Departure Connecting (D) Points, as described in ENR 4.1/ENR 4.4 subsections.

The Flight Level Orientation Scheme (FLOS) applicable within SECSI FRA corresponds to the semi-circular rules according ICAO Annex 2 Appendix 3 a) or Appendix 3 to Standardised European Rules of the Air (SERA) (Table of cruising levels) and ENR 1.7.

Exceptions to this rule are published in ENR 4.1/ENR 4.4 column "Remarks".

11.1.2. Eligible flights for SECSI FRA

Eligible flights are all flights that are intending to operate within the vertical and horizontal limits of SECSI FRA as specified in ENR 2.2 and ENR 6 of the corresponding AIPs, regardless of the phase of flight (overflights, arriving or departing from local aerodromes or from aerodromes situated in close proximity of SECSI FRA).

11.2. Airspace restrictions and airspace reservations

11.2.1. Circumnavigating areas of airspace restrictions and airspace reservations

Flights may be planned through active Military Areas published in sections ENR 2.2, ENR 5.2 or AD 2 of the corresponding AIPs, unless otherwise stated in RAD, Appendix 7.

Flight planning is not permitted through active danger, restricted or prohibited areas published in section ENR 5.1 of the corresponding AIPs, unless otherwise stated in RAD, Appendix 7.

Airspace users shall plan their trajectory around airspaces that are not available for civil operations as published/managed by NOTAM / AUP (Airspace Use Plan) / UUP (Updated Airspace Use Plan) by using FRA relevant points published in ENR 4.1 / ENR 4.4.

11.2.2. Verlautbarung von verlängerten Flugwegen

In Fällen, bei denen ein Durchflug von aktivierten (Beschränkungs-) Gebieten nicht möglich ist, kommt eines der folgenden Verfahren zur Anwendung:

- a) der betroffene Flug wird auf taktischer Basis von der zuständigen Flugverkehrskontrolle angewiesen, über FRA Zwischenwegpunkte, wie sie in ENR 4.1/ENR 4.4 veröffentlicht sind, zu fliegen.
- b) taktische Radarkursführung durch die zuständige Flugverkehrskontrolle.

Es sollte mit einer durchschnittlichen Verlängerung des ursprünglichen Flugwegs von etwa 5 NM gerechnet werden.

11.3. Flugplanung innerhalb des SECSI FRA-Luftraums

11.3.1. Allgemeines

Innerhalb des SECSI FRA ist es Luftraumnutzern erlaubt, sowohl FRA relevante Punkte oder Funknavigationshilfen (siehe ENR 4.1 und ENR 4.4) als auch geographische Koordinaten unter gewissen Bedingungen und nach den Regeln der AIP sowie des RAD, zu planen.

Berechtigte Flüge müssen über FRA relevante Punkte nach der unten stehenden Tabelle, planen.

11.2.2. Promulgation of route extension

In cases, where crossing of active reserved (restricted) areas is not possible, one of the following procedures applies:

- a) A flight will be instructed tactically by ATC to proceed via FRA Intermediate Points (I) published in ENR 4.1/ENR 4.4.
- b) Tactical radar vectoring by ATC.

The average extension to be considered by airspace users is approximately 5 NM.

11.3. Flight planning within SECSI FRA area

11.3.1. General

Within SECSI FRA, airspace users are allowed to plan user preferred trajectories using significant points or radio navigation aids (see ENR 4.1 and ENR 4.4), as well as geographical coordinates under special conditions and rules laid down in AIP and RAD.

Eligible flights shall flight plan via FRA relevant points according to the table below.

VON	NACH	ANMERKUNGEN
FROM	TO	REMARKS
FRA Horizontal Entry Point (E) FRA Einflugspunkt (E)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugspunkt (X)	Flugplanung direkt oder über einen oder mehrere Zwischenwegpunkte. Flight plan direct or via one or several intermediate points.
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	
FRA Departure Connecting Point (D) FRA Abflugverbindungspunkt (D)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugspunkt (X)	
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	
FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	FRA Horizontal Exit Point (X) FRA Ausflugspunkt (X)	
	FRA Arrival Connecting Point (A) FRA Anflugverbindungspunkt (A)	
	FRA Intermediate Point (I) FRA Zwischenwegpunkt (I)	

In SECSI FRA gibt es keine zahlenmäßige Beschränkung bei der Verwendung von FRA Zwischenwegpunkten (I) und DCTs im Feld 15 des Flugplans.

Innerhalb von SECSI FRA gibt es keine Beschränkung der Länge von DCT-Segmenten.

In SECSI FRA there is no limitation on the number of FRA Intermediate Points (I) and DCTs used in Field 15 of FPL.

Within SECSI FRA there is no limitation on the maximum DCT distance.

Falls veröffentlichte FRA Zwischenwegpunkte (I) oder DCT-Segmente aus betrieblichen ATS-Gründen verpflichtend sind, werden spezifische Regelungen für die korrekte Verwendung im jeweiligen RAD beschrieben. Dies gilt für den abfliegenden, ankommenden und überfliegenden Verkehr.

Flüge dürfen nicht näher als 3 NM zu den verlautbarten SECSI FRA-Grenzen geplant werden.

Zur Verwaltung der betrieblich sensitiven Bereiche werden "No Planning Zones" (NPZs) veröffentlicht. Eine NPZ ist ein definiertes Luftraumvolumen, innerhalb dessen die Planung von FRA DCT-Flugwegen entweder nicht erlaubt oder nur für Ausnahmen wie beschrieben zulässig ist. Luftraumnutzer können diese Gebiete vermeiden, indem sie über geeignete SECSI FRA Zwischenwegpunkte (I) um die NPZ oder gemäß den beschriebenen Bedingungen herum planen. Eine DCT-Planung durch die veröffentlichte NPZ wird von IFPS zurückgewiesen, ausgenommen die festgelegten Bedingungen werden erfüllt. Vollständige NPZ-Quelleninformationen sind im RAD zu finden.

Bei Y/Z-Flügen müssen Änderungen der Flugregeln (Wechsel von VFR auf IFR oder IFR auf VFR) unter Bezugnahme auf einen relevanten FRA-Punkt, wie in ENR 4.1 bzw. ENR 4.4 veröffentlicht, angegeben werden.

Luftraumnutzer dürfen jeden signifikanten FRA-Punkt verwenden, der in ENR 4.1/ENR 4.4 verlautbart ist, oder einen unveröffentlichten Punkt, der durch geographische Koordinaten, wie in Punkt 11.3.4. beschrieben, definiert ist, um Änderungen von Höhe und Geschwindigkeit anzuzeigen.

Die Verwendung von Richtung und Entfernung von einem signifikanten Punkt oder einer Funknavigationshilfe als FRA Zwischenwegpunkt (I) ist in SECSI FRA nicht zulässig.

Streckenabschnitte zwischen unveröffentlichten Punkten, die durch geographische Koordinaten definiert sind, sowie zu/von signifikanten Punkten oder Funknavigationshilfen werden mittels "DCT" gemäß ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flugplan, Punkt 15" angegeben.

11.3.2. Grenzüberschreitende Anwendung

Innerhalb von SECSI FRA ist das Überschreiten der FIR-Grenzen sowie das Überqueren der "Area of Responsibility" (AoR)-Grenze zwischen den beteiligten ATS-Dienststellen grundsätzlich zulässig, ohne die Benützung von FRA Zwischenwegpunkten (I), die entlang der Grenzen verlautbart sind, außer anderweitig beschrieben im RAD.

Mit Ausnahme der DCT-Segmente, die im RAD Appendix 4 veröffentlicht sind, sowie ATS-Strecken und SIDs/STARs:

- muss der Ein- und Ausflug in den / aus dem SECSI FRA-Luftraum ausschließlich über die verlautbarten FRA Einflugpunkte (E) und die verlautbarten FRA Ausflugsunkte (X) geplant werden;

In case published FRA Intermediate Points (I) or DCT segments are compulsory due ATS operational reasons, specific rules for the correct usage are described in the respective RAD. This is valid for departing, arriving and overflying traffic.

Flights shall not be planned closer than 3 NM to the published SECSI FRA border.

To manage the operationally sensitive areas, No Planning Zones (NPZs) are published. A NPZ is a defined airspace volume within which the planning of FRA DCT trajectories is either not allowed or allowed only for exceptions as described. Airspace users can avoid these areas by planning via appropriate SECSI FRA Intermediate Points (I) around the NPZ or according to described conditions. Planning a DCT through the published NPZ will cause a reject message by IFPS except where the set conditions are met. For complete NPZ source information see RAD.

For Y/Z flights changes of flight rules (IFR joining or cancelling) shall be indicated by reference to any FRA relevant point as published in ENR 4.1 and ENR 4.4 respectively.

Airspace users may use any significant FRA point published in ENR 4.1/ENR 4.4, or unpublished point defined by geographical coordinates as described in item 11.3.4., for indicating changes of level and speed.

Usage of bearing and distance from a significant point or radio navigation aid as FRA Intermediate Point (I) is not allowed in SECSI FRA.

Route portions between unpublished points defined by geographical coordinates, as well as to/from significant points or radio navigation aids shall be indicated by means of "DCT" in accordance with ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flight Plan, Item 15".

11.3.2. Cross border application

Inside SECSI FRA, the crossing of FIR borders as well as the crossing of the Area of Responsibility (AoR) boundary between the involved ATS units is basically allowed without the usage of FRA Intermediate Points (I) published along the boundaries, except otherwise specified in RAD.

Except for DCT segments published in RAD Appendix 4, ATS Routes and SIDs/STARs:

- entry to and exit from SECSI FRA shall be planned using the published FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points only;

- das Planen von DCT-Segmenten, die teilweise außerhalb der lateralen Grenzen des SECSI FRA liegen (Wiedereinflug), ist nur erlaubt, wenn FRA Einflugspunkte (E) und FRA Ausflugspunkte (X) verwendet werden.

11.3.3. Bestimmung der niedrigsten verfügbaren Flughöhe (LAL) innerhalb des SECSI FRA

Zur Bestimmung der niedrigsten verfügbaren Flughöhe innerhalb der Teile des SECSI FRA, wo "Free Route"-Betrieb von der Erde bis FL 660 erlaubt ist (AoRs von ACC/APP Ljubljana und ACC/APP Wien und die lokalen APP-Dienststellen von LOWL, LOWS, LOWI, LOWK und LOWG), siehe AIP Österreich und AIP Slowenien, ENR 6.8. Die verlautbarten Werte entsprechen der niedrigsten verfügbaren Höhe innerhalb des kontrollierten Luftraums und gewährleisteten Hindernisfreiheit.

Zur Bestimmung der LAL, basierend auf ENR 6.8, muss die erreichbare Genauigkeit bei der Navigation für das jeweilige Streckensegment, sowie die verfügbare Navigationsausrüstung am Boden und an Bord des Luftfahrzeuges berücksichtigt werden. Die LAL Berechnung gewährleistet/stellt sicher, dass sich kein Hindernis innerhalb von 3 NM außerhalb des jeweiligen LAL Polygons befindet, das einen höheren LAL Wert erfordert. Die Untergrenzen von DCT-Segmenten, wie im RAD Appendix 4 (En-Route DCTs) beschrieben, die keine explizite Beschreibung einer Flughöhe beinhalten (MEA - Mindestreiseflughöhe über Meer), müssen anhand der LAL, wie in AIP Österreich ENR 6.8 und AIP Slowenien ENR 6.8 abgebildet, bestimmt werden.

Flugpläne, die Flughöhen unterhalb der Mindestwerte gemäß SECSI FRA Flugplanungsregelungen aufweisen, werden von IFPS zurückgewiesen.

Instrumentenflüge, die beabsichtigen, außerhalb des kontrollierten Luftraums zu operieren, müssen ihr Vorhaben bei der zuständigen Flugverkehrsdienststelle beantragen. Die Einreichung des Flugplans muss jedoch gemäß AIP Österreich ENR 6.8 und AIP Slowenien ENR 6.8 erfolgen.

11.3.4. Verwendung von geographischen Koordinaten im Feld 15

Unveröffentlichte Punkte, die durch geographische Koordinaten definiert sind, dürfen generell nur entlang des direkten Flugweges zwischen zwei FRA-relevanten Punkten (E/X//A/D) eingefügt werden, um Änderungen von Höhe und Geschwindigkeit anzuzeigen.

11.3.5. Überflugsverkehr

Als Überflugsverkehr gelten alle Flüge, deren Abflug- und Zielflughafen sich außerhalb des SECSI FRA befinden.

Überflugsverkehr darf direkt von einem FRA Einflugspunkt (E) zu einem beliebigen FRA Ausflugspunkt (X) oder über verlautbarte oder nicht verlautbarte FRA Zwischenwegpunkte (I), wie in den AIPs der an SECSI FRA und RAD beteiligten Staaten, geplant werden.

- the planning of DCT segments that are partially outside the lateral limits of SECSI FRA (re-entry segments) is only allowed by using FRA Horizontal Entry (E) and FRA Horizontal Exit (X) Points.

11.3.3. Determination of Lowest Available Level (LAL) within SECSI FRA

For determination of lowest available level within those parts of the SECSI FRA where Free Route operations are eligible from ground to FL 660 (i.e. AoRs of ACC/APP Ljubljana and ACC/APP Wien and the local APP units of LOWL, LOWS, LOWI, LOWK and LOWG), see AIP Austria and AIP Slovenia, ENR 6.8. The published values correspond to the lowest available level within controlled airspace ensuring obstacle clearance.

When determining the LAL based upon ENR 6.8, the attainable navigational accuracy for the specific segment shall be taken into account, having due regard to the navigational facilities available on the ground and on board of the aircraft. LAL calculation ensures that there is no obstacle inducing a higher LAL value within 3 NM outside the respective LAL polygon. The lower limits of DCT segments published in RAD Appendix 4 (En-route DCTs) without explicit levels (MEA - Minimum En-route Altitude) shall equal to the LAL as derived from AIP Austria ENR 6.8 and AIP Slovenia ENR 6.8.

Flight plan filing according SECSI FRA flight planning rules below these minima will cause a reject message by IFPS.

Instrument flights intending to operate outside controlled airspace shall state this request to the respective ATS unit. Nevertheless, flight plan filing shall be in accordance with AIP Austria ENR 6.8 and AIP Slovenia ENR 6.8.

11.3.4. Use of geographical coordinates in Field 15

Unpublished points defined by geographical coordinates shall in general only be inserted along the direct trajectory between two FRA relevant points (E/X//A/D) to indicate changes of level and speed.

11.3.5. Overflying traffic

Overflying traffic are all flights whose aerodromes of departure and destination are located outside SECSI FRA.

Overflying traffic may be planned directly from any FRA Horizontal Entry Point (E) to any FRA Horizontal Exit Point (X) and via published and unpublished FRA Intermediate Points (I) as specified in the AIPs of the States involved in SECSI FRA and RAD.

Zusätzliche zulässige vertikale Übergänge von oder zu SECSI FRA für jenen Flugverkehr, der von den Flugplätzen in der unmittelbaren Nähe der Grenze des SECSI FRA abfliegt oder anfliegt, sind in ENR 1.10 von AIP Albanien, AIP Kroatien, AIP Nordmazedonien und AIP Serbien/Montenegro beschrieben.

11.3.6. Zugang zum FRA für abfliegenden Flugverkehr

Als abfliegender Flugverkehr gelten alle Flüge, deren Abflugplatz sich innerhalb der lateralen Grenzen von SECSI FRA befindet.

Abhängig vom Flugplatz gibt es verschiedene Voraussetzungen zur Aufgabe von Flugplänen für abfliegenden Flugverkehr. Flugpläne im FRA müssen begonnen werden bei:

- einem FRA Abflugverbindungspunkt (D), oder
- einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Flugplatz nach den Regeln des RAD verbunden ist, oder
- einem beliebigen FRA relevanten Punkt innerhalb einer erforderlichen Entfernung vom Flugplatz, wenn keine SID verfügbar und kein entsprechender Verbindungspunkt gemäß RAD vorgeschrieben ist.

11.3.7. Zugang zum FRA für anfliegenden Flugverkehr

Als anfliegender Flugverkehr gelten alle Flüge, deren Zielflugplatz sich innerhalb des SECSI FRA befindet.

Abhängig vom Flugplatz gibt es verschiedene Voraussetzungen zur Aufgabe von Flugplänen für anfliegenden Flugverkehr. Flugpläne im FRA müssen enden bei:

- einem FRA Anflugverbindungspunkt (A), oder
- einem speziellen FRA Zwischenwegpunkt (I), der mit dem Zielflugplatz nach den Regeln des RAD verbunden ist, oder
- einem beliebigen FRA relevanten Punkt innerhalb einer erforderlichen Entfernung vom Flugplatz, wenn keine STAR verfügbar ist und kein entsprechender Verbindungspunkt gemäß RAD vorgeschrieben ist.

12. FLUGPLANFORMULAR ÖSTERREICH

Siehe folgende Seite.

Additional allowed vertical transitions to or from SECSI FRA for traffic departing or arriving from the aerodromes in the close proximity of SECSI FRA border are described in ENR 1.10 of AIP Albania, AIP Croatia, AIP North Macedonia and AIP Serbia/Montenegro.

11.3.6. Access to FRA for departing traffic

Departing traffic are flights whose departure aerodrome is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for departing traffic. FRA flight plan filing shall be started from:

- a FRA Departure Connecting Point (D) or;
- a specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;
- if no SID is available or there is no requirement for a connecting point, any FRA relevant point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

11.3.7. Access to FRA for arriving traffic

Arriving traffic are flights whose aerodrome of destination is located inside the lateral limits of SECSI FRA.

Depending on the aerodrome, there are different requirements on flight planning for arriving traffic. FRA flight plan filing shall be finished:

- at a FRA Arrival Connecting Point (A) or;
- at a specific FRA Intermediate Point (I) linked to an aerodrome according to RAD or;
- if no STAR is available or there is no requirement for a connecting point, at any FRA relevant Point within a required distance from the aerodrome, according to RAD, can be used.

12. FLIGHT PLAN FORM AUSTRIA

See following page.

ENR 3.1 Konventionelle Navigationsstrecken

ENR 3.1 Conventional navigation routes

NIL

ENR 3.4 WARTEVERFAHREN AUF STRECKE

ENR 3.4 EN-ROUTE HOLDING

1. KONVENTIONELLE WARTEVERFAHREN

1. CONVENTIONAL HOLDING PROCEDURES

HLDG Point	INBD TR ° MAG	Turn	MAX KIAS	HLDG LVL FT AMSL / FL		TIME / DIST OUBD	Controlling unit (1), CH
				MNM	MAX		
1	2	3	4	5		6	7
FISCHAMEND DVOR/DME	159	links/left	230	5000	FL140	1 MIN	APP WIEN ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
GLEICHENBERG NDB	195	links/left	230	5000	FL140	1 MIN	APP GRAZ ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
GRAZ DVOR/DME	344	rechts/right	230	4000	FL140	1 MIN	APP GRAZ ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
KLAGENFURT DVOR/DME	235	rechts/right	230	8500	FL140	1 MIN	APP KLAGENFURT ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
KLAGENFURT NDB	235	rechts/right	230	8500	FL140	1 MIN	APP KLAGENFURT ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
LINZ DVOR/DME	083	links/left	230	3000	FL140	1 MIN	APP LINZ ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
RATTENBERG NDB	224	rechts/right	230	9500	FL140	1 MIN	APP INNSBRUCK ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
SALZBURG DVOR/DME	175	links/left	230	4000	FL140	1 MIN	APP SALZBURG ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
SOLLENAU DVOR/DME	349	rechts/right	NIL	5000	NIL	NIL	APP WIEN ACC WIEN
WAGRAM DVOR/DME	159	links/left	230	5000	FL140	1 MIN	APP WIEN ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	

(1) siehe/see ENR 2.
(2) oder Übergangsflyfläche, je nachdem welcher Wert höher ist / or transition level, whichever is higher.

2. RNAV WARTEVERFAHREN

2. RNAV HOLDING PROCEDURES

HLDG Point	INBD TR ° MAG	Turn	MAX KIAS	HLDG LVL FT AMSL / FL		TIME / DIST OUBD	Controlling unit (1), CH
				MNM	MAX		
1	2	3	4	5		6	7
BALAD FLY-OVER 47 46 00.21N 016 14 02.56E	034	rechts/right	230	8000	FL140	1 MIN	APP WIEN ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
BARUG FLY-OVER 47 53 48.57N 015 21 19.93E	086	rechts/right	230	FL130	FL140	1 MIN	APP LINZ APP WIEN ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
INLOX FLY-OVER 47 11 51.95N 014 45 21.40E	061	rechts/right	NIL	9000	NIL	NIL	APP GRAZ APP ZELTWEG ACC WIEN
MABOD FLY-OVER 48 34 28.41N 016 41 24.35E	163	rechts/right	230	6000	FL140	1 MIN	APP WIEN ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
MASUR FLY-OVER 48 31 12.35N 015 26 21.45E	090	rechts/right	230	FL130	FL140	1 MIN	APP LINZ APP WIEN ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
MATIG FLY-OVER 48 03 30.93N 013 32 29.38E	267	rechts/right	230	FL120 ⁽²⁾	FL140	1 MIN	APP LINZ APP SALZBURG ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
NERDU FLY-OVER 48 28 53.39N 016 05 57.34E	103	rechts/right	230	6000	FL140	1 MIN	APP WIEN ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	
NIGSI FLY-OVER 47 22 09.00N 016 02 10.00E	014	rechts/right	230	10000	FL140	1 MIN	APP GRAZ APP WIEN ACC WIEN
			NIL	FL140	FL660	1.5 MIN	

(1) siehe/see ENR 2.

(2) oder Übergangsflugfläche, je nachdem welcher Wert höher ist / or transition level, whichever is higher.

ENR 4.1 FUNKNAVIGATIONSSTRECKEN AUF STRECKE

ENR 4.1 RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE

Legende der FRA Relevanzen: (E) = "Einflugspunkt", (X) = "Ausflugspunkt", (I) = "Zwischenwegpunkt", (A) = "Anflugverbindungspunkt", (D) = "Abflugverbindungspunkt".

Legend for FRA relevance: (E) = "Horizontal Entry Point", (X) = "Horizontal Exit Point", (I) = "Intermediate Point", (A) = "Arrival Connecting Point", (D) = "Departure Connecting Point".

FUNKSTELLE (VAR) (VOR Deklination) NAME OF STATION (VAR) (VOR declination)	KENNUNG IDENT	FREQUENZ (CH) FREQUENCY (CH)	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	ELEV DME ANTENNA	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
FISCHAMEND DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	FMD	110.40 MHZ (CH 41X)	H24	48 06 18.41N 016 37 45.35E	<u>194.8 M / 639 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500. FRA(I)
FREISTADT DME	FRE	CH 82X	H24	48 25 54.41N 014 07 47.39E	<u>613.9 M / 2014 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
GAISBERG DME	GSB	CH 31Y	H24	47 48 18.41N 013 06 41.80E	<u>1304.6 M / 4280 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
GLEICHENBERG NDB (5°E / JAN 2022)	GBG	426.00 KHZ	H24	46 53 13.16N 015 48 01.15E	NIL	Reichweite 40 NM. Range 40 NM. FRA(AD): LOWG
GRAZ DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	GRZ	116.20 MHZ (CH 109X)	H24	DME: 46 57 19.53N 015 26 57.89E DVOR: 46 57 19.12N 015 26 58.00E	333.5 M / 1094 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500. FRA(I); FRA(D): LOWG
INNSBRUCK NDB (4°E / AUG 2024)	INN	420.00 KHZ	H24	47 13 48.07N 011 24 06.69E	NIL	Reichweite 40 NM. Range 40 NM.

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

FUNKSTELLE (VAR) (VOR Deklination)	KENNUNG	FREQUENZ (CH)	DIENSTSTUNDEN	KOORDINATEN	ELEV DME ANTENNA	ANMERKUNGEN
NAME OF STATION (VAR) (VOR declination)	IDENT	FREQUENCY (CH)	HOURS OF OPERATION	COORDINATES		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
KLAGENFURT DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	KFT	113.10 MHZ (CH 78X)	H24	DME: 46 35 51.87N 014 33 44.49E DVOR: 46 35 51.31N 014 33 44.36E	694.4 M / 2278 FT	283° MAG, 8.94 NM zu THR RWY 28R; Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach NW; 1. Unzuverlässig im Sektor 050°-080° zwischen 19 NM und 22 NM unter 11500 FT AMSL; Im betroffenen Bereich ist das VOR GRZ (116.20 MHZ) zu verwenden! 2. Zwischen 000°-360° und von 10 NM bis zu 35 NM können Kurssignalstörungen wahrgenommen werden, welche eine Warnanzeige von bis zu 20 Sekunden in verschiedenen Höhen und Entfernungen verursachen; Das Überfliegen der Station hat durch Überprüfung der DME-Anzeige zu erfolgen! Anmerkung: Das Instrumentenanflugverfahren ILS 28R ist durch diese Störungen nicht betroffen! 283° MAG, 8.94 NM to THR RWY 28R; Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to NW; 1. Unreliable in sector 050°- 080° between 19 NM and 22 NM below 11500 FT AMSL; VOR GRAZ (116.20 MHZ) shall be used in this area! 2. BTN 000°-360° and FM 10 NM up to 35 NM course signal interruptions causing flag alarm up to 20 seconds may be experienced at different ALT and DIST; Station passage shall be confirmed by DME- indications! Remark: The instrument approach procedure ILS 28R is not affected by these interruptions! FRA(I); FRA(D): LOWK

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

FUNKSTELLE (VAR) (VOR Deklination)	KENNUNG	FREQUENZ (CH)	DIENSTSTUNDEN	KOORDINATEN	ELEV DME ANTENNA	ANMERKUNGEN
NAME OF STATION (VAR) (VOR declination)	IDENT	FREQUENCY (CH)	HOURS OF OPERATION	COORDINATES		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
KORALPE DME	KOR	CH 31X	H24	46 47 14.43N 014 58 15.72E	<u>2146.1 M /</u> <u>7041 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LINZ DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	LNZ	116.60 MHZ (CH 113X)	H24	DME: 48 13 46.89N 014 06 11.95E DVOR: 48 13 46.96N 014 06 11.36E	<u>348.9 M /</u> <u>1145 FT</u>	083° MAG, 2.7 NM zur Schwelle Piste 08; Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach W-NW. 083° MAG, 2.7 NM to THR RWY 08; Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to W-NW. FRA(I); FRA(A): LOWL; FRA(D): LOWL, LOWS
PATSCHERKOFEL DME	PAT	CH 57X	H24	47 12 30.86N 011 27 36.93E	<u>2245.7 M /</u> <u>7368 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
RABENWALD DME	RAW	CH 58Y	H24	47 16 54.62N 015 46 22.95E	<u>1059.1 M /</u> <u>3475 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
RATTENBERG NDB (4°E / AUG 2024)	RTT	303.00 KHZ	H24	47 25 51.32N 011 56 24.19E	NIL	Reichweite 40 NM. Range 40 NM. FRA(EX); FRA(A): LOWI; FRA(D): LOWI, LOWS
SALZBURG DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 4°E)	SBG	113.80 MHZ (CH 85X)	H24	DME: 48 00 08.80N 012 53 34.37E DVOR: 48 00 09.30N 012 53 33.94E	<u>455.3 M /</u> <u>1494 FT</u>	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. FRA(I); FRA(A): LOWI, LOWL; FRA(D): LOWS
SOLLENAU DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	SNU	115.50 MHZ (CH 102X)	H24	47 52 29.55N 016 17 18.37E	<u>271.4 M /</u> <u>891 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500 jedoch 40 NM nach N. Coverage 60 NM/FL500 but 40 NM to N. FRA(I); FRA(D): LOWW
STOCKERAU DME	STO	CH 77X	H24	48 25 01.51N 016 01 07.53E	<u>228.7 M /</u> <u>750 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500. FRA(I); FRA(A): LOWL
STRADNER KOGEL DME	STK	CH 92Y	H24	46 50 42.83N 015 55 54.99E	659.1 M / 2162 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.

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

FUNKSTELLE (VAR) (VOR Declination)	KENNUNG	FREQUENZ (CH)	DIENSTSTUNDEN	KOORDINATEN	ELEV DME ANTENNA	ANMERKUNGEN
NAME OF STATION (VAR) (VOR declination)	IDENT	FREQUENCY (CH)	HOURS OF OPERATION	COORDINATES		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
VILLACH DME	VIW	CH 76X	H24	46 41 46.86N 013 54 53.61E	1918.6 M / 6295 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
WAGRAM DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	WGM	112.20 MHZ (CH 59X)	H24	DME: 48 19 26.10N 016 29 26.91E DVOR: 48 19 25.88N 016 29 27.43E	<u>174.9 M /</u> <u>574 FT</u>	Bereich 60 NM/FL250. Coverage 60 NM/FL250. FRA(I)

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

Bezeichnung und seitliche Begrenzungen Name and lateral limits	Vertikale Beschränkungen Vertical limits	Betreiber/Benutzer Operator/user	Anmerkungen und Aktivierungszeitraum Remarks and time of ACT
1	2	3	4
TRA LINZ-OST 48 22 11.0000N 014 37 38.0000E - 48 17 52.0000N 014 37 59.0000E - 48 17 19.0000N 014 20 27.0000E - 48 19 14.0000N 014 08 57.0000E - 48 21 19.0000N 014 08 49.0000E - 48 22 11.0000N 014 37 38.0000E	<u>7000 FT AMSL</u> 4500 FT AMSL jedoch mindestens/ but at least 1000 FT AGL		Segelfluggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA LOWI C 47 17 23.0000N 011 13 14.0000E - 47 21 13.0000N 011 28 48.0000E - 47 25 00.0000N 011 44 20.0000E - 47 23 40.0000N 011 45 04.0000E - 47 22 46.0000N 011 42 34.0000E - 47 21 32.0000N 011 40 23.0000E - 47 20 16.0000N 011 36 15.0000E - 47 19 32.0000N 011 33 50.0000E - 47 17 16.0000N 011 23 51.0000E - 47 16 14.0000N 011 19 19.0000E - 47 16 03.0000N 011 17 37.0000E - 47 16 31.0000N 011 15 04.0000E - 47 17 23.0000N 011 13 14.0000E	<u>11000 FT AMSL</u> GND		Segelfluggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA LOWI L 47 17 16.0000N 011 23 51.0000E - 47 15 50.0000N 011 21 25.0000E - 47 15 43.0000N 011 19 57.0000E - 47 15 46.0000N 011 19 42.0000E - 47 15 57.0000N 011 19 26.0000E - 47 16 03.0000N 011 17 37.0000E - 47 16 14.0000N 011 19 19.0000E - 47 17 16.0000N 011 23 51.0000E	<u>4500 FT AMSL</u> GND		Segelfluggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.

Bezeichnung und seitliche Begrenzungen Name and lateral limits	Vertikale Beschränkungen Vertical limits	Betreiber/Benutzer Operator/user	Anmerkungen und Aktivierungszeitraum Remarks and time of ACT
1	2	3	4
TRA LOWS N 48 17 29.4678N 013 09 58.9781E - 48 10 02.0000N 013 10 00.0000E - 48 09 58.5817N 012 50 46.2033E - entlang der Bundesgrenze bis/along State Boundary to 48 17 29.4678N 013 09 58.9781E	<u>5000 FT AMSL</u> 3500 FT AMSL		Segelfluggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA MARCHFELD 48 16 19.8663N 016 38 18.7828E - 48 07 58.8551N 016 47 00.7823E - 48 08 00.0000N 016 42 20.0000E - 48 11 20.0000N 016 38 00.0000E - 48 16 19.8663N 016 38 18.7828E	<u>850 FT AMSL</u> GND		Agrarflüge; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Agricultural flights; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA NORDPARK 47 17 23.0000N 011 13 14.0000E - 47 21 13.0000N 011 28 48.0000E - 47 20 16.0000N 011 36 15.0000E - 47 19 32.0000N 011 33 50.0000E - 47 17 16.0000N 011 23 51.0000E - 47 16 14.0000N 011 19 19.0000E - 47 16 03.0000N 011 17 37.0000E - 47 16 31.0000N 011 15 04.0000E - 47 17 23.0000N 011 13 14.0000E	<u>8000 FT AMSL</u> GND		Hängegleiter- und Paragleitergebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Hang gliding and para gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA PINKAFELD 47 25 11.9186N 016 34 59.4515E - 47 27 22.0000N 016 24 27.0000E - 47 30 10.0000N 016 21 32.0000E - 47 30 10.0000N 016 03 01.0000E - 47 27 04.0000N 016 06 17.0000E - 47 17 38.0000N 016 16 06.0000E - 47 14 22.0426N 016 26 04.8698E - 47 14 12.6598N 016 26 33.4984E - entlang der Bundesgrenze bis/along State Boundary to 47 25 11.9186N 016 34 59.4515E	<u>7500 FT AMSL</u> 6500 FT AMSL		Segelfluggebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.
TRA SCHOECKL 47 19 42.0000N 015 23 12.0000E - 47 20 09.0000N 015 26 47.0000E - 47 19 16.0000N 015 31 14.0000E - 47 07 23.0000N 015 34 34.0000E - 47 08 06.0000N 015 32 02.0000E - 47 08 50.0000N 015 29 25.0000E - 47 09 53.0000N 015 25 42.0000E - 47 11 33.0000N 015 25 27.0000E - 47 19 03.0000N 015 23 22.0000E - 47 19 42.0000N 015 23 12.0000E	<u>9500 FT AMSL</u> 7000 FT AMSL jedoch mindestens/ but at least 1000 FT AGL		Segelfluggebiet / Hängegleiter- und Paragleitergebiet; Betriebsbestimmungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart./ Gliding area / Hang gliding and para gliding area; Operational procedures are published by AIC, series B.

AD 2 Flughäfen

AD 2 Airports

LOWG AD 2.1	Graz	LOWG AD 2-1
LOWG AD 2.1	Graz	LOWG AD 2-1
LOWG AD 2.2	Lage und Verwaltung des Flugplatzes.....	LOWG AD 2-1
LOWG AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data.....	LOWG AD 2-1
LOWG AD 2.3	Betriebszeiten.....	LOWG AD 2-1
LOWG AD 2.3	Operational hours.....	LOWG AD 2-1
LOWG AD 2.4	Abfertigungsdienste und Einrichtungen	LOWG AD 2-2
LOWG AD 2.4	Handling services and facilities	LOWG AD 2-2
LOWG AD 2.5	Einrichtungen für Passagiere	LOWG AD 2-3
LOWG AD 2.5	Passenger facilities	LOWG AD 2-3
LOWG AD 2.6	Rettungs- und Feuerwehrdienste	LOWG AD 2-3
LOWG AD 2.6	Rescue and fire fighting services	LOWG AD 2-3
LOWG AD 2.7	Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung	LOWG AD 2-4
LOWG AD 2.7	Seasonal availability - clearing	LOWG AD 2-4
LOWG AD 2.8	Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en).....	LOWG AD 2-4
LOWG AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data.....	LOWG AD 2-4
LOWG AD 2.9	Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen	LOWG AD 2-6
LOWG AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings.....	LOWG AD 2-6
LOWG AD 2.10	Flugplatzhindernisse	LOWG AD 2-7
LOWG AD 2.10	Aerodrome obstacles	LOWG AD 2-7
LOWG AD 2.11	Verfügbare Wetterinformationen	LOWG AD 2-10
LOWG AD 2.11	Meteorological information provided.....	LOWG AD 2-10
LOWG AD 2.12	Äussere Pistenmerkmale	LOWG AD 2-11
LOWG AD 2.12	RWY physical characteristics	LOWG AD 2-11
LOWG AD 2.13	Verfügbare Strecken	LOWG AD 2-12
LOWG AD 2.13	Declared distances	LOWG AD 2-12
LOWG AD 2.14	Anflug- und Pistenbefeuerng.....	LOWG AD 2-13
LOWG AD 2.14	Approach and runway lighting.....	LOWG AD 2-13
LOWG AD 2.15	Sonstige Befeuerng, Notstromversorgung.....	LOWG AD 2-15
LOWG AD 2.15	Other lighting, secondary power supply.....	LOWG AD 2-15

LOWG AD 2.16	Hubschrauberlandefläche	LOWG AD 2-17
LOWG AD 2.16	Helicopter landing area	LOWG AD 2-17
LOWG AD 2.17	ATS Luftraum	LOWG AD 2-17
LOWG AD 2.17	ATS airspace	LOWG AD 2-17
LOWG AD 2.18	ATS Fernmeldeeinrichtungen	LOWG AD 2-18
LOWG AD 2.18	ATS communication facilities	LOWG AD 2-18
LOWG AD 2.19	Funknavigations- und Landehilfen	LOWG AD 2-19
LOWG AD 2.19	Radio navigation and landing aids	LOWG AD 2-19
LOWG AD 2.20	Lokale Flugplatzregelungen	LOWG AD 2-20
LOWG AD 2.20	Local aerodrome regulations	LOWG AD 2-20
LOWG AD 2.21	Verfahren zur Lärmvermeidung	LOWG AD 2-25
LOWG AD 2.21	Noise abatement procedures	LOWG AD 2-25
LOWG AD 2.22	Flugverfahren	LOWG AD 2-26
LOWG AD 2.22	Flight procedures	LOWG AD 2-26
LOWG AD 2.23	Zusätzliche Informationen	LOWG AD 2-29
LOWG AD 2.23	Additional information	LOWG AD 2-29
LOWG AD 2.24	Verfügbare Flugplatzkarten	LOWG AD 2-31
LOWG AD 2.24	Charts related to an aerodrome	LOWG AD 2-31
LOWG AD 2.25	"Visual Segment Surface (VSS) penetration"	LOWG AD 2-31
LOWG AD 2.25	Visual Segment Surface (VSS) penetration	LOWG AD 2-31

LOWG AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. Vorzugsweise Pistenrichtung

1.1. Zwecks Minderung des Fluglärms soll vorzugsweise auf der Piste 34C gelandet und von der Piste 16C gestartet werden (IFR und VFR Flüge).

In der Zeit von 0800 Uhr bis 1800 Uhr Ortszeit, ausgenommen Sonn- und Feiertage, sind Abflüge auf Piste 34C von dieser Regelung ausgenommen.

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

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

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

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

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

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

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

LOWG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

1. Preferential runway system

1.1. To minimize noise landing on RWY 34C and take-off from RWY 16C shall be performed (IFR and VFR flights) whenever possible.

Between 0800 and 1800 local time, except sundays and holidays, departures on RWY 34C are exempted from this regulation.

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

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

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

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

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

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

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

LOWG AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWG 1-5

1.1. Innerhalb der TMA LOWG 1-5 werden - soweit erforderlich Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der jeweiligen Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWG AD 2.18) bis zum Endanflug eines verlaublichen Anflugverfahrens radargeführt.

Bei Ausübung des Radarkontrolldienstes wird die Mindestflughöhe im Anfangs- und Zwischenanflugteil des jeweiligen Anflugverfahrens unter Berücksichtigung von Hindernissen innerhalb von 3 NM beiderseits des Kurses berücksichtigt.

2. LEER GELASSEN

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

3.1. Anflüge

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

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

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

3.1.4. Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe ist:

- der Transponder - soweit vorhanden - auf A 7600 zu schalten;
- die CTR über die Einflugstrecke/den Einflugsektor umgehend wieder zu verlassen (Ausnahmen: GLEISDORF - LASSNITZHÖHE - AUTOBAHN-OST, SEKTOR ECHO - KALSDORF);
- über die NORDO-Strecke GLEISDORF - LASSNITZHÖHE - AUTOBAHN-OST in die CTR und in weiterer Folge in die NORDO-Warterunde östlich des TWR in 2500 FT einzufiegen und dort auf Lichtsignale zu warten.

LOWG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWG 1-5

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

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

2. LEFT BLANK

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

3.1. Approaches

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

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

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

3.1.4. In case of radio communication failure after having received an entry clearance, the pilot shall:

- if transponder is available squawk A 7600;
- leave the CTR without delay via his entry route/sector (except: GLEISDORF - LASSNITZHÖHE - AUTOBAHN-OST, SEKTOR ECHO - KALSDORF);
- enter the CTR via the NORDO-Route GLEISDORF - LASSNITZHÖHE - AUTOBAHN-OST and continue to the NORDO-Holding east of the TWR in 2500 FT and await light signals.

3.2. Abflüge

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

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

3.3. Transitflüge

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

3.4. NORDO-Flüge

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

3.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

3.4.3. NORDO-Abflüge sind nicht zulässig.

3.5. Sonstiges

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

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

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

4.1. Sonstiges

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

5. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

5.1. Einleitung

5.1.1. ATC trifft Sicherheitsvorkehrungen und wendet Verfahren für den Flugbetrieb bei geringer Sicht an, die ab bestimmten Wetterbedingungen in Kraft treten. Diese Verfahren dienen zum Schutz von Luftfahrzeugen, die bei geringer Sicht an- u. abfliegen und um Störungen der ILS Signale zu vermeiden (siehe AD 1.1, Punkt 4).

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

3.2. Departures

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

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

3.3. Transitflights

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

3.4. NORDO flights

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

3.4.2. NORDO-Transit flights are not permitted.

3.4.3. NORDO-Departures are not permitted.

3.5. Miscellaneous

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

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

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

4.1. Miscellaneous

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

5. LOW VISIBILITY PROCEDURES

5.1. Introduction

5.1.1. ATC applies special safeguards and procedures for low visibility operations that will become effective in relation to specified weather conditions. These procedures are intended to provide protection for aircraft operating in low visibility and to avoid disturbances to the ILS signals (see AD 1.1, item 4).

5.1.2. ATC-Low Visibility Procedures (LVP) will become effective in relation to weather conditions as specified below. Avoidance of disturbances to the ILS signals are normally achieved by providing appropriate spacing between aircraft on final approach.

INKRAFTTRETEN	Über Funk oder ATIS: "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"
ACTIVATION	Via RTF or ATIS: "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"
ANWENDUNG	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 600 M und / oder Hauptwolkenuntergrenze / Vertikalsicht weniger als 200 FT
APPLICATION	RVR for Touchdownzone (TDZ) less than 600 M and / or ceiling / vertical visibility less than 200 FT
SCHUTZ DER "OFZ" UND DER "LOC-SENSITIVE AREA"	Wird durch ATC sichergestellt (AD 1.1, Punkt 4.4.2.b und 4.6.2.c)
PROTECTION OF OFZ AND LOC-SENSITIVE AREA	Is ensured by ATC (AD 1.1, item 4.4.2.b and 4.6.2.c)
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landefreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt.
METEOROLOGICAL INFORMATION	Together with the approach clearance the actual RVR values will be transmitted; together with the landing clearance the actual RVR values will be transmitted additionally.
LANDEFREIGABE	Wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegender Luftfahrzeug 2 NM von der Pistenschwelle entfernt ist; In Ausnahmefällen kann die Erteilung bis zu einer Entfernung von 1 NM verzögert werden; Piloten werden entsprechend informiert.
CLEARANCE TO LAND	Transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold; In exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly.
MELDUNGEN VON PILOTEN	"RUNWAY VACATED" durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkodierten Rollbahnmittelfeuer verlassen hat ("sensitive area vacated").
REPORTS BY PILOTS	"RUNWAY VACATED" by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated).
AUSSERKRAFTTRETEN	Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS-Aufsprache.
DEACTIVATION	Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission.

5.1.3. Start bei geringer Sicht

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

5.1.4. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

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

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

5.1.3. Low visibility take-off

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

5.1.4. Information regarding malfunction and downgrading of the approach procedure

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

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
RVR ASSESSMENT SYSTEM or failure of display / transmissometer of both TOUCHDOWN and MIDPOINT	CAT I
SECONDARY POWER SUPPLY for the Aerodrome Lighting System	CAT I
LOC out of CAT II / III tolerance	CAT I
LOC Sensitive area NOT VACATED	CAT I
ATC-ILS MONITORING DEVICE	CAT I
WIND INFORMATION not available	CAT I

AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES	RÜCKSTUFUNG
FERNFELDMONITORS	CAT II
LOC-RESERVESENDERS	CAT II
Teilen des ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS	Keine Auswirkung
ROLLHALTBEFEUERUNG	Keine Auswirkung

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

LOWG AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Segelflug- und Fallschirmspringerbetrieb ist grundsätzlich im westlichen Bereich des Flugplatzes durchzuführen.
2. Der Motorflugbetrieb ist vorzugsweise im östlichen Bereich des Flugplatzes durchzuführen (Platzrunden nach Osten).
3. Lärmregelung siehe AD 1.1, AD 2.21.

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
FARFIELD MONITOR	CAT II
LOC-STANDBY TRANSMITTER	CAT II
elements of the APPROACH LIGHTING SYSTEM	No effect
STOPBAR LIGHTS	No effect

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

LOWG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. On principle glider flying and parachute jumping are permitted in the western area of the aerodrome only.
2. Preferably power flying is permitted in the eastern area of the aerodrome only (traffic circuits to the east).
3. Noise regulations see AD 1.1, AD 2.21.

4. Festegelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren

4. Designated points - Instrument flight procedures

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

5. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

5. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
AUTOBAHN-OST	AO	47 01 00N 015 29 09E	GREEN CITY	GC	47 02 17N 015 23 41E
AUTOBAHN-WEST	AW	47 00 01N 015 24 27E	KALSDORF	KD	46 58 10N 015 29 29E
GLEISDORF	GD	47 06 15N 015 42 50E	LASSNITZHÖHE	LH	47 03 40N 015 35 39E
GRAZ-NORD	GN	47 08 04N 015 17 06E	SENDER DOBL	SD	46 57 04N 015 22 46E

LOWG AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWG AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte - ICAO	LOWG AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Type A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 16C/34C)	LOWG AD 2 MAP 4-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 16C/34C)
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Type B	LOWG AD 2 MAP 5-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 34C)	LOWG AD 2 MAP 7-2	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 34C)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 16C)	LOWG AD 2 MAP 9-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 16C)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 34C)	LOWG AD 2 MAP 9-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 34C)
Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO (RWY 16C und RWY 34C)	LOWG AD 2 MAP 11-1	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO (RWY 16C and RWY 34C)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 16C und RWY 34C)	LOWG AD 2 MAP 11-2	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 16C and RWY 34C)
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOWG AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 34C)	LOWG AD 2 MAP 13-1-2	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 34C)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 16C)	LOWG AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 16C)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 34C)	LOWG AD 2 MAP 13-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 34C)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 16C)	LOWG AD 2 MAP 13-4-1	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 16C)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 34C)	LOWG AD 2 MAP 13-4-2	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 34C)
Sichtflugkarte GRAZ	LOWG AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights GRAZ

LOWG AD 2.25 "VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION"

LOWG AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

RWY 16C		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

RWY 34C		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFI- ZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
LOC 16 (5°E / JAN 2022)	OEZ	108.500 MHZ	H24	48 05 07.50N 016 35 33.72E	NIL	NIL	Facility performance CAT III/E/4 LOC course 159° MAG
DME 16	OEZ	CH22X	H24	48 07 03.15N 016 34 52.99E	<u>185.9 M / 610 FT</u>	NIL	NIL
GP 16		329.900 MHZ	H24	48 07 03.08N 016 34 52.62E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.1 M / 50 FT
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	SNU	115.500 MHZ (CH102X)	H24	DME: 47 52 29.55N 016 17 18.37E DVOR: 47 52 29.55N 016 17 18.37E	<u>271.4 M / 891 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500 jedoch 40 NM nach N. Coverage 60 NM/FL500 but 40 NM to N.
DME	STO	CH77X	H24	48 25 01.51N 016 01 07.53E	<u>228.7 M / 750 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	WGM	112.200 MHZ (CH59X)	H24	DME: 48 19 26.10N 016 29 26.91E DVOR: 48 19 25.88N 016 29 27.43E	<u>174.9 M / 574 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL250. Coverage 60 NM/FL250.
GPS		1575.42 MHZ U.S.Space Force (USSF)	H24	Landesweit / Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E11A (RWY 11)	1575.42 MHZ (CH44270) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 07 22.13N 016 32 00.09E	219.0 M / 718 FT	NIL	NIL

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

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN-KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION) TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFIZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGSPUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
SBAS	EGNOS E16A (RWY 16)	1575.42 MHZ (CH55000) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 07 11.22N 016 34 41.40E	226.0 M / 741 FT	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E29A (RWY 29)	1575.42 MHZ (CH92392) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 06 32.57N 016 34 32.27E	227.0 M / 745 FT	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E34A (RWY 34)	1575.42 MHZ (CH57170) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 05 19.07N 016 35 28.82E	222.7 M / 731 FT	NIL	NIL

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

LOXT AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE
LOXT AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

KENNZAHL DESIGNATION	LAGE POSITION	OBERFLÄCHE SURFACE	GRÖßE SIZE	MARKIERUNG MARKING	BEFEUERUNG LIGHTING
1	2	3	4	5	6
HS-Quadrat WEST Heli-Square WEST	250 M SW des Turms 250 M SW of Tower	Gras Grass	50 M x 50 M	geschotterte Ränder pebbled edges	weiße ungerichtete Randfeuer white non-directional lights
HS-Quadrat OST Heli-Square EAST	200 M SE des Turms 200 M SE of Tower	Gras Grass	50 M x 50 M	geschotterte Ränder pebbled edges	weiße ungerichtete Randfeuer white non-directional lights

KENNZAHL DESIGNATION	AN- UND ABFLUGSEKTOR ARRIVAL AND DEPARTURE SECTOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	7	8
HS-Quadrat WEST Heli-Square WEST	RWY 08 Anflug West-Quadrat 079° RWY 26 Abflug West-Quadrat 259° RWY 08 Arrival West-Square 079° RWY 26 Departure West-Square 259°	NIL
HS-Quadrat OST Heli-Square EAST	RWY 26 Anflug Ost-Quadrat 249° RWY 08 Abflug Ost-Quadrat 069° RWY 26 Arrival East-Square 249° RWY 08 Departure East-Square 069°	NIL

LOXT AD 2.17 ATS LUFTRAUM
LOXT AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	MCTR LOXT: 48 24 00.0000N 015 59 30.0000E - 48 22 00.0000N 016 18 00.0000E - 48 18 38.0000N 016 19 30.0000E - 48 18 31.0000N 016 19 10.0000E - 48 18 14.0000N 016 15 16.0000E - 48 16 51.0000N 016 10 50.0000E - 48 16 33.0000N 016 09 50.0000E - 48 15 10.0000N 016 05 24.0000E - 48 15 45.0000N 015 47 45.0000E - 48 21 00.0000N 015 44 38.0000E - 48 24 00.0000N 015 59 30.0000E
2	HÖHENBEGRENZUNG VERTICAL LIMITS	GND - 2500 FT AMSL
3	LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG AIRSPACE CLASSIFICATION	D (HX) ¹⁾
4	RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N) ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)	TULLN TOWER EN, GE
5	ÜBERGANGSHÖHE TRANSITION ALTITUDE	3050 M (10000 FT) AMSL
6	BETRIEBSZEITEN HOURS OF APPLICABILITY	¹⁾ D (HX) siehe ENR 1.1 ¹⁾ D (HX) see ENR 1.1
7	ANMERKUNGEN REMARKS	MTMA's siehe ENR 2.2 MTMA's see ENR 2.2

LOXT AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN
LOXT AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENTE BEZEICHNUNG ----- SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN ----- CALL SIGN	FREQUENZ ----- FREQUENCY	DIENTSTUNDEN ----- HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN ----- REMARKS
1	2	3	4	5
APP	TULLN RADAR	136.125 MHZ 129.875 MHZ	siehe/see LOXT AD 2.3	Hauptfrequenz/Primary FREQ Nebenfrequenz/Secondary FREQ VDF (48 19 12.88N 016 06 33.37E) verfügbar/AVBL
TWR	TULLN TOWER	118.900 MHZ 136.625 MHZ	siehe/see LOXT AD 2.3	Hauptfrequenz/Primary FREQ Nebenfrequenz/Secondary FREQ VDF (48 19 12.88N 016 06 33.37E) verfügbar/AVBL
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE ----- EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500 MHZ	siehe/see LOXT AD 2.3	VDF (48 19 12.88N 016 06 33.37E) verfügbar/AVBL

LOXT AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDEHILFEN
LOXT AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

ART DER HILFE (VAR) (VOR DEKLINATION) ----- TYPE OF AID (VAR) (VOR DEKLINATION)	KENNUNG ----- IDENT	FREQUENZ ----- FREQUENCY	BETRIEBSZEITEN ----- HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN ----- COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE ----- ELEV OF DME ANTENNA	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN ----- REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DME	STO	CH77X	H24	48 25 01.51N 016 01 07.53E	<u>228.7 M / 750 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	TUN	111.40 MHZ (CH51X)	H24	DME: 48 18 33.60N 015 58 46.92E DVOR: 48 18 33.60N 015 58 46.92E	<u>195.0 M / 640 FT</u>	NIL	Bereich 25 NM/FL100. Coverage 25 NM/FL100.
NDB (5°E / JAN 2022)	TUN	358 KHZ	H24	48 18 32.21N 015 58 47.81E	NIL	NIL	078° MAG, 5.0 NM zu Schwelle Piste 08; Reichweite 40 NM. 078° MAG, 5.0 NM to THR RWY 08; Range 40 NM.
GPS		1575.42 MHZ	H24	Landesweit / Statewide	NIL	NIL	Betreiber/Operated by: U.S. Space Force (USSF)
SBAS	EGNOS E08A (RWY 08)	1575.42 MHZ (CH84695)	H24	LTP/FTP: 48 19 07.10N 016 06 17.08E	NIL	NIL	Ellipsoidische Höhe 220.2 M / 722 FT. Betreiber ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S. Ellipsoidal height 220.2 M / 722 FT. Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.
ASR/SSR		NIL	H24	48 19 27.99N 016 07 03.70E	NIL	NIL	ASR: 60 NM / 40000 FT; SSR modi A, C und S. ASR: 60 NM / 40000 FT; SSR modes A, C and S.

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

**LOXT AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN
LOXT AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1. Für Starts und Landungen ist eine Bewilligung des Bundesministeriums für Landesverteidigung (BMLV) erforderlich. Siehe AD 1.1, Punkt 3.

1.2. Trainingsflüge mit Zivilluftfahrzeugen (IFR und VFR) bedürfen der vorherigen telefonischen Koordination mit der Meldestelle für Flugverkehrsdienste der Militärflugleitung Tulln (siehe LOXT AD 2.3).

1. General Regulations

1.1. A permission for take offs and landings has to be granted by the ministry of defence. See AD 1.1, item 3.

1.2. Training flights of civil aircraft (IFR and VFR) require prior coordination by telephone with ATS reporting office (ARO) of military flight operation Tulln (see LOXT AD 2.3).

**LOXT AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG
LOXT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

1. Allgemeines

1.1. Aus Lärmschutzgründen ist das Überfliegen besiedelter Gebiete in geringer Höhe zu vermeiden.

1. General

1.1. For noise abatement reasons avoid overflying of populated areas at low altitudes.

**LOXT AD 2.22 FLUGVERFAHREN
LOXT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**

**1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER MTMA
LOXT 1-3**

1.1. Ankommende IFR Flüge haben, sofern keine anderslautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. Veröffentlichte Anflüge oder Radarkursführung wird seitens ATC pistenabhängig freigegeben.

1.2. Innerhalb der MTMA LOXT 1-3 wird Radardienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindestflughöhen bei Radarführung innerhalb der MTMA LOXT 1-3 siehe Karte LOXT AD 2 MAP 12-1.

1.3. Während der Betriebszeiten der Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOXT AD 2.18) werden Luftfahrzeuge im Instrumentenflug innerhalb der MTMA LOXT 1-3 - soweit erforderlich - bis zum Endanflug eines verlautbarten Anflugverfahrens radargeführt. Bei der Radarführung wird die Mindestflughöhe im Anfangs- und Zwischenanflugteil des jeweiligen Anflugverfahrens unter Berücksichtigung von Hindernissen innerhalb von 3 NM beiderseits des Kurses berücksichtigt.

Anmerkung: Karten der Radar-Mindestflughöhen bei Verwendung der ASR-Anlage Tulln, siehe LOXT AD 2 MAP 12-1.

1. RADAR SERVICE WITHIN MTMA LOXT 1-3

1.1. Arriving IFR flights shall, unless instructed otherwise, follow their flight planned route and enter the published holding procedure thereafter. Published approaches or radar vectoring service, depending on the runway in use, will be provided by ATC.

1.2. Radar service is provided for arriving and departing IFR flights within MTMA LOXT 1-3. Minimum radar vectoring altitudes within the MTMA LOXT 1-3 see chart LOXT AD 2 MAP 12-1.

1.3. During the operational hours of the radar approach unit (see LOXT AD 2.18) IFR flights within the MTMA LOXT 1-3 will - if necessary - be radar vectored and sequenced to the final approach track of the published approach procedure. When aircraft are vectored within initial and intermediate approach segment the minimum flight altitude applied considers obstacles within 3 NM on either side of the track.

Remark: Maps showing "Minimum Altitudes when using ASR Tulln", see LOXT AD 2 MAP 12-1.



| 2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER MCTR LOXT
(siehe Sichtflugkarte LOWW AD 2.24-9)

| 2. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN MCTR LOXT
(siehe Sichtflugkarte LOWW AD 2.24-9)

| 2.1. Flugverfahren allgemein

| 2.1. General Flight Procedures

- | 2.1.1.** VFR Flüge innerhalb der MTMA und MCTR während der Dienstzeiten der Militärflugleitung sind zulässig:
- mit Freigabe
 - mit Sprechfunkverbindung
 - bei Tag in VMC
 - bei Tag in IMC (nur als SVFR in MCTR)
 - bei Nacht in VMC (NVFR Flüge)

- | 2.1.1.** VFR flights within MTMA and MCTR during duty hours of military flight operation office are permitted:
- with ATC-clearance
 - with radio communication
 - during hours of daylight in VMC
 - during hours of daylight in IMC (SVFR only within MCTR)
 - during night in VMC (NVFR flights)

- | 2.1.2.** Flüge sind entlang der veröffentlichten Strecken unter Beachtung der vorgeschriebenen Flughöhe durchzuführen. TWR kann jedoch zwecks Beschleunigung des Verkehrsablaufes oder auf Verlangen des Piloten Abweichungen davon freigeben.

- | 2.1.2.** Flights shall be executed along the published routes observing the prescribed altitudes. To expedite traffic TWR may order deviations or give approval to such requests by pilots.

- | 2.1.3.** Aufnahme der Funkverbindung mit TWR spätestens drei Minuten vor Einflug in die MCTR bzw. vor dem ersten Pflichtmeldepunkt.

- | 2.1.3.** Radio communication shall be established at least 3 minutes prior entering MCTR resp. prior the first compulsory reporting point.

- | 2.1.4.** Soweit nichts Anderes aufgetragen, haben Luftfahrzeuge den Code 7000 inklusive automatischer Druckhöhenübermittlung zu schalten.

- | 2.1.4.** If not otherwise instructed aircraft should squawk 7000 including automatic altitude transmission (MODE C).

- | 2.1.5.** Piloten, die diese Verfahren nicht einhalten können, müssen rechtzeitig eine andere Freigabe verlangen.

- | 2.1.5.** Pilots, who are unable to comply with these procedures, have to request an alternate clearance in time.

- | 2.1.6.** Befindet sich die in Betracht kommende Militärflugleitung nicht im Dienst, wird der Flugplatz von der Zivilluftfahrt genutzt. Bedingungen siehe AD 1.1, Punkt 3.

- | 2.1.6.** Outside the duty hours of the relevant military flight operation office the airfield is used for civil operations. See also AD 1.1, point 3.

2.2. Anflüge

2.2.1. Die Anflugstrecken enden in den Warterunden. Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

2.2.2. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist wenn möglich auf einen nicht kontrollierten Flugplatz auszuweichen.

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

2.3. Abflüge

Anweisungen sind einzuhalten.

2.4. Transitflüge

2.4.1. Flüge durch die MTMA bzw. MCTR siehe Punkt 2.1.1.

2.4.2. Flüge vom/zum Flughafen Wien-Schwechat werden vorzugsweise über die Strecke KREMS - STOCKERAU - KLOSTERNEUBURG freigegeben. Diese Freigabe erlaubt KEINEN Einflug in die Kontrollzone Wien (CTR LOWW).

2.5. NORDO Flüge

2.5.1. NORDO-Anflüge dürfen nur nach telefonischer Freigabeerteilung durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die MCTR ist anzugeben und darf um nicht mehr als zehn Minuten überschritten werden; ansonsten erlischt die Freigabe.

2.5.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

2.6. Hubschrauberverfahren am Flugplatz Tulln

2.6.1. Schweben
Eine Freigabe vom/zum HS-Quadrat ist erforderlich.

Zwischen schwebenden Hubschraubern (auch in einer Formation!), sowie zwischen schwebenden und landenden/startenden Hubschraubern ist ausreichend Abstand zu halten.

2.2. Approaches

2.2.1. Arrival routes end in the holding pattern. For further approach hold there, if no approach or landing clearance has been received previously.

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

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

2.3. Departures

Comply with instructions.

2.4. Transitflights

2.4.1. Flights within MTMA resp. MCTR according item 2.1.1.

2.4.2. Transitflights from/to Wien-Schwechat airport will be cleared normally via KREMS - STOCKERAU - KLOSTERNEUBURG. This clearance states NO entry clearance into the control zone Wien (CTR LOWW).

2.5. NORDO flights

2.5.1. NORDO-approaches may be executed, provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering MCTR must be indicated and must not be exceeded by more than 10 minutes; otherwise the clearance expires.

2.5.2. NORDO-transitflights are not permitted.

2.6. Procedures for helicopters at Tulln aerodrome

2.6.1. Airtaxi
Clearance required to/from the Heli-Squares.

Maintain helicopter-separation between airtaxiing helicopters (even within a formation!) and between helicopters airtaxiing and landing/taking off.

<p> 2.6.2. Abflug</p> <p> 2.6.2.1. VFR Kurven nach dem Start dürfen erst über 1000 FT MSL und nach passieren des entsprechenden Pistenendes eingeleitet werden.</p> <p>Eine Streckenfreigabe (Richtung Süden) beinhaltet die Genehmigung zum Kreuzen der verlängerten Pistenmittellinie, sofern keine anderslautende Anweisung gegeben worden ist.</p> <p> 2.6.2.2. IFR Das Schweben zur Piste erfolgt entlang der Rollbahnen.</p> <p>Zur Beschleunigung des Verkehrs kann eine Freigabe direkt zum Abflugpunkt auf der Piste gegeben werden.</p> <p> 2.6.3. Anflug</p> <p> 2.6.3.1. VFR Eine Freigabe zur Landung im HS-Quadrat aus der Südplatzrunde beinhaltet die Freigabe zum Kreuzen der verlängerten Pistenmittellinie.</p> <p>Bei starkem Wind oder wenn das HS-Quadrat blockiert ist, kann eine Freigabe zur Landung entlang einer Rollbahn zur Verkehrsbeschleunigung angewiesen werden.</p> <p>Das Überfliegen von Hubschraubern in den HS-Übungsquadraten hat zu unterbleiben.</p> <p> 2.6.3.2. IFR Der Anflug erfolgt stets auf die Betonpiste, für das Schweben zur Abstellfläche sind die Rollbahnen zu verwenden.</p> <p>Unter SVFR-Bedingungen kann ein Anflug zu den HS-Quadraten genehmigt werden, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle einer Aufhebung des IFR-Flugplans zuvor zugestimmt hat.</p> <p> 2.6.4. Anmerkungen Andere Luftfahrzeuge, Personen oder Fahrzeuge dürfen nicht überflogen werden.</p> <p>Die bewohnten Gebiete von LANGENLEBARN dürfen nicht überflogen werden.</p> <p>Für kontinuierliche Platzrunden im Norden ist das östliche HS-Quadrat zu verwenden.</p> <p> 2.7. Sonstiges</p> <p> 2.7.1. Von TULLN TOWER wird Radardienst für VFR Flüge ausgeübt.</p> <p> 2.7.2. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Tulln kann über ACC/TFI Wien Fluginformations- und Alarmdienst in Anspruch genommen werden.</p>	<p> 2.6.2. Departure</p> <p> 2.6.2.1. VFR Turns shall be made after reaching at least 1000 FT MSL and after having passed the corresponding end of RWY.</p> <p>The enroute-clearance (to the south) includes crossing of the extended RCL, if not otherwise instructed.</p> <p> 2.6.2.2. IFR Airtaxi along the taxiways to the concrete RWY.</p> <p>Direct line-up may be approved in exceptional cases to expedite traffic.</p> <p> 2.6.3. Arrival</p> <p> 2.6.3.1. VFR The clearance to land (from the south) includes the crossing of the extended RCL.</p> <p>Landing along the taxiway may be instructed in case of strong winds or to expedite traffic when the Heli-Square is blocked.</p> <p>Overflying of helicopters within the exercise squares shall be avoided.</p> <p> 2.6.3.2. IFR Use concrete RWY for approach and the TWYs for airtaxiing to the aprons.</p> <p>If conditions to operate at least under SVFR-conditions prevail, direct approaches to the Heli-Squares may be conducted, provided the appropriate ATS-unit has accepted the cancellation of the IFR-flight plan.</p> <p> 2.6.4. Remarks Do not overfly other aircraft, persons and vehicles.</p> <p>Do not overfly the domestic areas of LANGENLEBARN.</p> <p>Use the easterly Heli-Square for continuous northern traffic pattern.</p> <p> 2.7. Miscellaneous</p> <p> 2.7.1. TULLN TWR is providing radar service for VFR flights.</p> <p> 2.7.2. Outside duty hours of air traffic control unit Tulln pilots may contact Wien ACC/TFI for flight information and alerting service.</p>
---	---

**3. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER MTMA
LOXT 1-3**

3.1. Flugverfahren allgemein

3.1.1. Innerhalb der lateralen Grenzen der MTMA LOXT 1-3 wird Fluginformations- und Alarmdienst gewährleistet, sofern Funkkontakt zur Flugverkehrskontrollstelle hergestellt worden ist.

3.1.2. In der Umgebung der Flugplätze KREMS und STOCKERAU ist auf deren lokale An- und Abflugverfahren Rücksicht zu nehmen.

3.2. Sonstiges

3.2.1. Von TULLN RADAR wird Radardienst für VFR Flüge ausgeübt.

3.2.2. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Tulln kann über ACC/TFI Wien Fluginformations- und Alarmdienst in Anspruch genommen werden.

**3. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN MTMA
LOXT 1-3**

3.1. General Flight Procedures

3.1.1. Flight information service and alerting service is provided within the lateral limits of the MTMA LOXT 1-3 as far as radio contact has been established.

3.1.2. Use caution for local approach and departure procedures (in the vicinity) of aerodromes KREMS and STOCKERAU.

3.2. Miscellaneous

3.2.1. TULLN RADAR is providing radar service for VFR flights.

3.2.2. Outside duty hours of air traffic control unit Tulln pilots may contact Wien ACC/TFI for flight information and alerting service.

**LOXT AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN
LOXT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

1. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren

1. Designated points - Instrument flight procedures

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
HOLXA	48 29 29.04N 016 02 43.76E	IAP RWY 08
RW08	48 19 07.10N 016 06 17.08E	IAP RWY 08
STO	48 25 01.51N 016 01 07.53E	IAP RWY 08
XT801	48 23 22.06N 015 48 25.87E	IAP RWY 08
XT802	48 12 26.34N 015 50 12.28E	IAP RWY 08
XT803	48 17 54.20N 015 49 19.09E	IAP RWY 08
XT804	48 18 26.25N 015 56 45.86E	IAP RWY 08
XT805	48 19 16.57N 016 08 31.22E	IAP RWY 08
XT621	48 18 44.12N 016 00 55.07E	SID RWY 26

2. Fernmeldeeinrichtungen

2. Communication facilities

RUFZEICHEN CALL SIGN	FREQUENZ FREQUENCY	Dienststunden HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4
TULLN RADIO	119.450 MHZ	Außerhalb der Dienstzeiten der Militärflugleitung ----- Outside operational hours of the military flight operation office	Segelflugstart/Glider take-off

3. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

3. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
ALTENWÖRTH	XATW	48 22 36N 015 51 28E	SCHÖNBERG	XSCK	48 31 47N 015 42 11E
GREIFENSTEIN	XGRE	48 21 20N 016 14 31E	SIEGHARTSKIRCHEN	XSIE	48 15 20N 016 00 40E
GROSSWEIKERSDORF	XGRW	48 29 10N 015 59 25E	ST. CHRISTOPHEN	XCHR	48 10 26N 015 50 43E
KLOSTERNEUBURG	XKLO	48 17 50N 016 20 50E	ST. PÖLTEN	XPOL	48 13 49N 015 38 29E
KREMS	XKRE	48 23 52N 015 37 30E	STOCKERAU	XSTU	48 25 02N 016 01 07E
KREUZENSTEIN	XKRZ	48 22 00N 016 18 00E	TULLN	XTUL	48 20 18N 016 01 43E
MAISSAU	XMAI	48 34 41N 015 49 48E	WIENERWALDSEE	XWWS	48 10 31N 016 07 23E
RIEDERBERG	XRIE	48 15 10N 016 05 20E			

LOXT AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN
LOXT AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte - ICAO	LOXT AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 08/26)	LOXT AD 2 MAP 4-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 08/26)
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOXT AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 08)	LOXT AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 08)
Sichtanflugkarte - ICAO	LOXT AD 2 MAP 14-1	Visual Approach Chart - ICAO
Sichtflugkarte WIEN-SCHWECHAT / TULLN	LOWW AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights WIEN-SCHWECHAT / TULLN

**Instrument Approach Procedure Coding Table
Tulln RNP RWY 08**

Path Terminator	Waypoint				Course/ Track ° MAG (° True)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Navigation Specification	Remarks
	Identifier	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
IF	HOLXA	IAF	no	N482929.04 E0160243.76				A3000+		RNP APCH	
TF	STO		no	N482501.51 E0160107.53	189° (193.6°)	4.6	right	A3000+		RNP APCH	
IF / TF	XT801	IAF	no	N482322.06 E0154825.87	254° (259.0°)	8.6	left	A3000+		RNP APCH	
IF	XT802	IAF	no	N481226.34 E0155012.28				A4000+		RNP APCH	
IF / TF	XT803	IAF / IF	no	N481754.20 E0154919.09	169° (173.8°)	5.5	left	A3000+		RNP APCH	
					349° (353.8°)	5.5	right				
TF	XT804	FAF	no	N481826.25 E0155645.86	079° (083.8°)	5.0		A3000+		RNP APCH	
TF	RW08	MAPt	yes	N481907.10 E0160617.08	079° (083.8°)	6.4				RNP APCH	
TF	XT805	MATF	yes	N481916.57 E0160831.22	079° (083.9°)	1.5	left		K210-	RNP APCH	
FA					019° (024.3°)		left	A2000+	K210-	RNP APCH	
DF	HOLXA	MAHF	yes	N482929.04 E0160243.76			left	A3000+		RNP APCH	
RNAV Holding											
Holding Point	Inbound Track ° True	Inbound Track ° MAG	Turn Direction	MAX IAS	Minimum Holding Altitude FT MSL / FL	Time	DIST NM	Remarks			
HOLXA	193.6°	189°	left	K210-	A3000+	1 MIN					

SBAS FAS Data Block Coding Table Tulln RNP RWY 08	
Input data	
Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LOXT
Runway	08
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E08A
LTP/FTP Latitude	481907.0980N
LTP/FTP Longitude	0160617.0800E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	220.1
FPAP Latitude	481911.9175N
Delta FPAP Latitude (seconds)	4.8195
FPAP Longitude	0160725.0810E
Delta FPAP Longitude (seconds)	68.0010
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.50
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0
Output data	
Data Block	10 14 18 0F 0C 08 00 00 01 38 30 05 B4 71 BC 14 F0 51 E9 06 99 1C A7 25 00 42 13 02 2C 81 5E 01 64 00 C8 AF D7 7D CA 38
Calculated CRC Value	D77DCA38
Required Additional Data	
ICAO Code	LO
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	175.4