

# 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

**AIP AMDT** 320  
3 NOV 2023

REPUBLIC OF AUSTRIA

Inhalt:	Contents:
- Flughafen <b>GRAZ</b> : Flugplatzdaten	- <b>GRAZ</b> airport: Aerodrome data
- Flughafen <b>WIEN-SCHWECHAT</b> : Flugplatzdaten	- <b>WIEN-SCHWECHAT</b> airport: Aerodrome data

1. Beiliegende Blätter sind **einzu**fügen bzw. **auszuta**uschen:

Band 1 / Volume 1

GEN 0.2-9/GEN 0.2-10,

GEN 0.4-1/GEN 0.4-2,  
GEN 0.4-11/GEN 0.4-12,

GEN 0.4-5/GEN 0.4-6,

GEN 0.4-7/GEN 0.4-8,

GEN 0.4-9/GEN 0.4-10,

GEN 3.2-7/GEN 3.2-8,

GEN 3.2-9/GEN 3.2-10,

Band 2 / Volume 2

AD 0.1-5/AD 0.1-6,

AD 0.1-7/AD 0.1-8,

AD 0.1-15/AD 0.1-16,

AD 0.1-27/AD 0.1-28,

LOWG AD 2-3/LOWG AD 2-4,  
LOWG AD 2-21/LOWG AD 2-22,

LOWG AD 2-5/LOWG AD 2-6,

LOWG AD 2-11/LOWG AD 2-12,

LOWW AD 2-3/LOWW AD 2-4, LOWW AD 2-5/LOWW AD 2-6, LOWW AD 2-7/LOWW AD 2-8,  
LOWW AD 2-23/LOWW AD 2-24, LOWW AD 2-25/LOWW AD 2-26, LOWW AD 2-27/LOWW AD 2-28,  
LOWW AD 2-29/LOWW AD 2-30, LOWW AD 2-31/LOWW AD 2-32, LOWW AD 2-33/LOWW AD 2-34,  
LOWW AD 2-35/LOWW AD 2-36, LOWW AD 2-37/LOWW AD 2-38, LOWW AD 2-39/LOWW AD 2-40,  
LOWW AD 2-41/LOWW AD 2-42, LOWW AD 2-43/LOWW AD 2-44, LOWW AD 2-45/LOWW AD 2-46,  
LOWW AD 2-47/LOWW AD 2-48, LOWW AD 2-49/LOWW AD 2-50, LOWW AD 2-51/LOWW AD 2-52,  
LOWW AD 2-57/LOWW AD 2-58, LOWW AD 2-59/LOWW AD 2-60, LOWW AD 2-61/LOWW AD 2-62,  
LOWW AD 2-63/LOWW AD 2-64, LOWW AD 2-65,

LOGG AD 2-1,

LOLM AD 2-1,

LOWZ AD 2-3/LOWZ AD 2-4,  
LOWZ AD 2-9/LOWZ AD 2-10,

LOWZ AD 2-5/LOWZ AD 2-6,  
LOWZ AD 2-11/LOWZ AD 2-12,

LOWZ AD 2-7/LOWZ AD 2-8,  
LOWZ AD 2-13/LOWZ AD 2-14.

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

LOWW AD 2-66 15 JUN 2023,

LOWZ AD 2-15 15 JUN 2023.

3. Diese Berichtigung beinhaltet Informationen, welche in folgenden NOTAM, welche hiermit aufgehoben sind, enthalten sind:

2. **Destroy** the following pages:

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

NOTAM A1908/23, A1907/23, B1524/23.

ENDE

END

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

AIRAC AIP AMENDMENT			
Nr.	Veröffentlichungsdatum Publication date	Inkrafttretungsdatum Effective date	Berichtigt durch Inserted by
271	6 APR 2023	18 MAY 2023	
272	4 MAY 2023	15 JUN 2023	
273	1 JUN 2023	13 JUL 2023	
274	27 JUL 2023	7 SEP 2023	
275	24 AUG 2023	5 OCT 2023	
276	21 SEP 2023	2 NOV 2023	
277	19 OCT 2023	30 NOV 2023	
278			
279			
280			
281			
282			
283			
284			
285			
286			
287			
288			
289			
290			
291			
292			
293			
294			
295			
296			
297			
298			
299			
300			
301			
302			
303			
304			

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

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

**GEN 0.4 PRÜFLISTE**  
**GEN 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES**

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	
<b>TEIL 1 - ALLGEMEINES (GEN)</b>		1.2-1	25 MAR 2022	1.7-15	19 MAY 2023	
<b>PART 1 - GENERAL (GEN)</b>		1.2-2	28 JAN 2022	1.7-16	19 MAY 2023	
GEN 0	0.1-1	18 JUN 2021	1.2-3	28 JAN 2022	1.7-17	19 MAY 2023
	0.1-2	30 DEC 2022	1.2-4	28 JAN 2022	1.7-18	19 MAY 2023
	0.1-3	18 JUN 2021	1.2-5	27 JAN 2023	1.7-19	14 JUL 2023
	0.1-4	18 JUN 2021	1.2-6	30 DEC 2022	1.7-20	7 SEP 2023
		1.2-7	9 SEP 2022	1.7-21	14 JUL 2023	
		1.3-1	26 MAR 2021	GEN 2	2.1-1	19 JUN 2020
		1.4-1	26 MAR 2021		2.1-2	19 JUN 2020
		1.5-1	18 JUN 2021		2.1-3	6 OCT 2023
		1.5-2	12 AUG 2022		2.1-4	6 OCT 2023
		1.5-3	12 AUG 2022		2.1-5	19 JUN 2020
		1.5-4	12 AUG 2022		2.1-6	26 MAR 2021
		1.5-5	12 AUG 2022		2.1-6	26 MAR 2021
		1.5-6	12 AUG 2022		2.2-1	10 NOV 2016
		1.5-7	15 JUL 2021		2.2-2	11 AUG 2023
		1.5-8	15 JUL 2021		2.2-3	24 MAR 2023
		1.5-9	15 JUL 2021		2.2-4	24 MAR 2023
		1.6-1	20 MAY 2022		2.2-5	24 MAR 2023
		1.6-2	16 JUN 2023		2.2-6	24 MAR 2023
		1.6-3	16 JUN 2023		2.2-7	24 MAR 2023
		1.6-4	16 JUN 2023	2.2-8	24 MAR 2023	
		1.6-5	20 MAY 2022			
		1.6-6	20 MAY 2022	2.2-9	24 MAR 2023	
		1.6-7	20 MAY 2022	2.2-10	24 MAR 2023	
		1.6-8	20 MAY 2022			
		1.6-9	20 MAY 2022	2.2-11	24 MAR 2023	
		1.6-10	20 MAY 2022	2.2-12	24 MAR 2023	
		1.6-11	20 MAY 2022			
		1.6-12	20 MAY 2022	2.2-13	24 MAR 2023	
		1.6-13	16 JUN 2023	2.2-14	24 MAR 2023	
		1.6-14	16 JUN 2023			
		1.6-15	30 DEC 2022	2.2-15	24 MAR 2023	
		1.6-16	16 JUN 2023	2.2-16	24 MAR 2023	
		1.6-17	16 JUN 2023			
		1.6-18	16 JUN 2023	2.2-17	11 AUG 2023	
		1.6-19	16 JUN 2023	2.2-18	11 AUG 2023	
		1.6-20	16 JUN 2023			
		1.6-21	16 JUN 2023	2.2-19	11 AUG 2023	
		1.6-22	16 JUN 2023	2.2-20	11 AUG 2023	
		1.6-23	16 JUN 2023			
		1.6-24	16 JUN 2023	2.2-21	4 NOV 2022	
		1.6-25	16 JUN 2023	2.2-22	24 MAR 2023	
		1.6-26	16 JUN 2023			
GEN 1	1.1-1	4 DEC 2020	1.7-1	5 NOV 2021	2.3-1	5 NOV 2021
	1.1-2	25 MAR 2022	1.7-2	5 NOV 2021	2.3-2	11 MAR 2011
	1.1-3	4 DEC 2020	1.7-3	19 MAY 2023		
	1.1-4	4 DEC 2020	1.7-4	19 MAY 2023	2.3-3	4 DEC 2020
	1.1-5	4 DEC 2020	1.7-5	19 MAY 2023	2.3-4	4 DEC 2020
	1.1-6	4 DEC 2020	1.7-6	19 MAY 2023		
	1.1-7	4 DEC 2020	1.7-7	19 MAY 2023	2.3-5	4 DEC 2020
	1.1-8	25 MAR 2022	1.7-8	19 MAY 2023	2.3-6	4 DEC 2020
	1.1-9	4 DEC 2020	1.7-9	19 MAY 2023		
	1.1-10	4 DEC 2020	1.7-10	19 MAY 2023	2.3-7	14 JUL 2023
	1.1-11	4 DEC 2020	1.7-11	19 MAY 2023	2.3-8	14 JUL 2023
	1.1-12	4 DEC 2020	1.7-12	19 MAY 2023	2.3-9	14 JUL 2023
	1.1-13	4 DEC 2020	1.7-13	19 MAY 2023	2.3-10	14 JUL 2023
		1.7-14	19 MAY 2023	2.3-11	14 JUL 2023	

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE			
GEN 2	2.4-1	4 NOV 2022	GEN 3	3.1-9	2 DEC 2022	GEN 3	3.3-15	9 SEP 2022
	2.4-2	24 FEB 2023		3.1-10	2 DEC 2022		3.3-16	9 SEP 2022
				3.1-11	2 DEC 2022		3.3-17	24 MAR 2023
	2.4-3	21 APR 2023		3.1-12	2 DEC 2022		3.3-18	24 MAR 2023
	2.4-4	21 APR 2023		3.1-13	6 OCT 2023		3.3-19	24 MAR 2023
				3.1-14	6 OCT 2023		3.3-20	24 MAR 2023
	2.4-5	21 APR 2023					3.3-21	24 MAR 2023
	2.4-6	21 APR 2023		3.2-1	24 APR 2020		3.3-22	17 JUN 2022
				3.2-2	24 APR 2020		3.4-1	20 MAY 2022
	2.5-1	7 SEP 2023		3.2-3	5 NOV 2021		3.4-2	24 MAR 2023
				3.2-4	5 NOV 2021		3.4-3	8 NOV 2018
				3.2-5	5 NOV 2021		3.4-4	28 JAN 2021
	2.6-1	21 NOV 2008		3.2-6	5 NOV 2021		3.4-5	3 DEC 2020
	2.6-2	21 NOV 2008		3.2-7	8 OCT 2021		3.4-6	3 DEC 2020
			3.2-8	3 NOV 2023	3.4-7		31 DEC 2020	
	2.6-3	21 NOV 2008	3.2-9	3 NOV 2023	3.4-8		21 APR 2023	
	2.6-4	21 NOV 2008	3.2-10	5 OCT 2023	3.4-9		16 JUN 2023	
					3.4-10		21 APR 2023	
	2.6-5	21 NOV 2008	3.2-11	5 OCT 2023	3.5-1	25 MAR 2022		
	2.6-6	21 NOV 2008	3.2-12	5 OCT 2023	3.5-2	3 DEC 2021		
	2.7-1	1 DEC 2022			3.5-2A	22 MAY 2020		
	2.7-2	20 MAY 2021	3.2-13	5 OCT 2023	3.5-2B	22 MAY 2020		
	2.7-3	20 MAY 2021	3.2-14	3 NOV 2022	3.5-2C	22 MAY 2020		
	2.7-4	20 MAY 2021			3.5-2D	19 MAY 2023		
	2.7-5	20 MAY 2021	3.3-1	25 MAR 2022	3.5-3	19 MAY 2023		
	2.7-6	20 MAY 2021	3.3-2	11 DEC 2014	3.5-4	19 MAY 2023		
	2.7-7	20 MAY 2021			3.5-5	19 MAY 2023		
2.7-8	20 MAY 2021	3.3-3	27 JAN 2022	3.5-6	8 OCT 2021			
2.7-9	20 MAY 2021	3.3-4	27 JAN 2022	3.5-6A	14 JUL 2023			
2.7-10	20 MAY 2021			3.5-7	19 MAY 2023			
2.7-11	20 MAY 2021	3.3-5	14 JUL 2023	3.5-8	19 MAY 2023			
2.7-12	20 MAY 2021	3.3-6	9 SEP 2022	3.5-8A	19 MAY 2023			
2.7-13	20 MAY 2021			3.5-9	26 JAN 2023			
GEN 3	3.1-1	2 DEC 2022	3.3-7	9 SEP 2022	3.5-10	20 MAY 2021		
	3.1-2	2 DEC 2022	3.3-8	9 SEP 2022	3.5-11	20 MAY 2021		
					3.5-12	1 DEC 2022		
	3.1-3	2 DEC 2022	3.3-9	9 SEP 2022	3.5-13	21 APR 2023		
	3.1-4	2 DEC 2022	3.3-10	9 SEP 2022	3.5-14	27 FEB 2020		
					3.5-15	27 FEB 2020		
	3.1-5	2 DEC 2022	3.3-11	14 JUL 2023	3.5-16	27 FEB 2020		
	3.1-6	2 DEC 2022	3.3-12	9 SEP 2022				
3.1-7	2 DEC 2022	3.3-13	9 SEP 2022	3.5-17	2 MAR 2017			
3.1-8	2 DEC 2022	3.3-14	9 SEP 2022	3.5-18	27 FEB 2020			

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
ENR 3					
ENR 3.2-L12-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-L607-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-L608-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-M726-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-M736-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-M738-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-N503-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-N606-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-N871-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-P66-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-T23-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-T101-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-T102-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-T103-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-T307-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y106-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y107-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y108-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y303-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y703-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Y740-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Z2-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Z119-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Z204-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Z209-1	2 DEC 2022				
ENR 3.2-Z408-1	2 DEC 2022				
ENR 3.3-1	2 DEC 2022				
ENR 3.4-1	7 SEP 2023				
ENR 3.4-2	13 JUL 2023				
ENR 3.4-3	13 JUL 2023				

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
ENR 4		ENR 6		<b>TEIL 3 – FLUGPLÄTZE</b>	
				<b>PART 3 - AERODROMES</b>	
ENR 4.1-1	12 AUG 2022	ENR 6.1	18 MAY 2023	AD 0.1	AD 0.1-1 19 JUL 2019
ENR 4.1-2	27 JAN 2022	ENR 6.2	4 NOV 2021		AD 0.1-2 30 DEC 2022
ENR 4.1-3	27 JAN 2022	ENR 6.3-1	18 MAY 2023		AD 0.1-3 19 JUL 2019
ENR 4.1-4	24 MAR 2023	ENR 6.3-2	5 OCT 2023		AD 0.1-4 10 SEP 2021
		ENR 6.4	4 NOV 2021		AD 0.1-5 3 NOV 2023
ENR 4.2-1	28 AUG 2009	ENR 6.5	20 APR 2023		AD 0.1-6 23 MAR 2023
		ENR 6.5-1	26 JAN 2023		AD 0.1-7 3 NOV 2023
ENR 4.3-1	17 JUN 2022	ENR 6.5-2	5 DEC 2019		AD 0.1-8 5 OCT 2023
		ENR 6.5-3	26 JAN 2023		AD 0.1-9 5 NOV 2021
ENR 4.4-1	13 JUL 2023	ENR 6.5-4	26 JAN 2023		AD 0.1-10 24 MAR 2023
ENR 4.4-2	13 JUL 2023	ENR 6.6	23 MAR 2023		AD 0.1-11 5 NOV 2021
ENR 4.4-3	13 JUL 2023	ENR 6.7	7 OCT 2021		AD 0.1-12 28 JAN 2022
ENR 4.4-4	13 JUL 2023	ENR 6.8	5 OCT 2023		AD 0.1-13 28 JAN 2022
ENR 4.4-5	5 OCT 2023	ENR 6.8-1	13 JUL 2023		AD 0.1-14 15 JUN 2023
		ENR 6.8-2	13 JUL 2023		AD 0.1-15 3 NOV 2023
ENR 4.5-1	18 DEC 2009	ENR 6.8-3	13 JUL 2023		AD 0.1-16 3 NOV 2023
ENR 5		ENR 6.8-4	13 JUL 2023		AD 0.1-17 11 AUG 2023
ENR 5.1-1	19 MAY 2023	ENR 6.8-5	13 JUL 2023		AD 0.1-18 11 AUG 2023
ENR 5.1-2	19 MAY 2023	ENR 6.8-6	5 OCT 2023		AD 0.1-19 22 APR 2022
ENR 5.1-3	19 MAY 2023	ENR 6.8-7	26 JAN 2023		AD 0.1-20 11 AUG 2023
ENR 5.1-4	19 MAY 2023	ENR 6.8-8	5 DEC 2019		AD 0.1-21 20 MAY 2022
ENR 5.1-5	19 MAY 2023	ENR 6.8-9	26 JAN 2023		AD 0.1-22 21 MAY 2021
ENR 5.1-6	19 MAY 2023	ENR 6.8-10	26 JAN 2023		AD 0.1-23 6 OCT 2023
ENR 5.1-7	19 MAY 2023	ENR 6.9	5 OCT 2023		AD 0.1-24 6 OCT 2023
ENR 5.1-8	19 MAY 2023	ENR 6.10	23 MAR 2023		AD 0.1-25 20 MAY 2022
ENR 5.1-9	19 MAY 2023	ENR 6.11	26 JAN 2023		AD 0.1-26 11 AUG 2023
ENR 5.1-10	19 MAY 2023				AD 0.1-27 3 NOV 2023
ENR 5.1-11	19 MAY 2023				AD 0.1-28 3 NOV 2023
ENR 5.1-12	19 MAY 2023				AD 0.1-29 11 AUG 2023
ENR 5.1-13	19 MAY 2023				AD 0.1-30 22 APR 2022
ENR 5.1-14	19 MAY 2023				AD 0.1-31 22 APR 2022
ENR 5.1-15	19 MAY 2023				AD 0.1-32 23 APR 2021
ENR 5.1-16	19 MAY 2023				AD 0.1-33 25 FEB 2022
ENR 5.2-1	14 JUL 2023				AD 0.1-34 25 FEB 2022
ENR 5.2-2	14 JUL 2023				AD 0.1-35 25 FEB 2022
ENR 5.2-3	14 JUL 2023				AD 0.1-36 25 FEB 2022
ENR 5.2-4	14 JUL 2023				AD 0.1-37 25 FEB 2022
ENR 5.2-5	14 JUL 2023				AD 0.1-38 25 FEB 2022
ENR 5.2-6	14 JUL 2023				AD 0.1-39 25 FEB 2022
ENR 5.2-7	14 JUL 2023				AD 0.1-40 25 FEB 2022
ENR 5.2-8	14 JUL 2023				AD 0.1-41 25 FEB 2022
ENR 5.3-1	19 MAY 2023				AD 0.1-42 25 FEB 2022
ENR 5.3-2	28 AUG 2009				AD 0.1-43 25 FEB 2022
ENR 5.3-3	4 NOV 2021				AD 0.1-44 25 FEB 2022
ENR 5.4-1	18 JUN 2021				AD 0.1-45 25 FEB 2022
ENR 5.4-2	27 JAN 2022				AD 0.1-46 25 FEB 2022
ENR 5.5-1	14 JUL 2022				AD 0.1-47 25 FEB 2022
ENR 5.5-2	16 JUN 2023				AD 0.1-48 25 FEB 2022
ENR 5.5-3	5 OCT 2023				AD 0.1-49 25 FEB 2022
ENR 5.5-4	12 OCT 2017				
ENR 5.5-5	11 AUG 2022				
ENR 5.5-6	27 FEB 2020				
ENR 5.5-7	16 JUN 2023				
ENR 5.5-8	16 JUN 2023				
ENR 5.5-9	16 JUN 2023				
ENR 5.5-10	16 JUN 2023				
ENR 5.5-11	11 AUG 2023				
ENR 5.6-1	11 DEC 2014				

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE		
AD 1	AD 1.1-1	14 AUG 2020	AD 1	AD 1.2-1	30 DEC 2022	LOWG AD 2-21	3 NOV 2023
	AD 1.1-2	28 OCT 2005		AD 1.2-2	30 DEC 2022	LOWG AD 2-22	5 OCT 2023
	AD 1.1-3	1998		AD 1.2-3	30 DEC 2022	LOWG AD 2-23	5 OCT 2023
	AD 1.1-4	25 MAR 2021		AD 1.2-4	30 DEC 2022	LOWG AD 2-24	5 OCT 2023
	AD 1.1-5	1998		AD 1.2-5	30 DEC 2022	LOWG AD 2-25	23 MAR 2023
	AD 1.1-6	10 SEP 2021		AD 1.2-6	30 DEC 2022	LOWG AD 2-26	5 OCT 2023
	AD 1.1-7	6 OCT 2023		AD 1.2-7	30 DEC 2022	LOWG AD 2-27	5 OCT 2023
	AD 1.1-8	2 DEC 2021		AD 1.2-8	30 DEC 2022	LOWG AD 2-28	5 OCT 2023
	AD 1.1-9	2 DEC 2021		AD 1.2-9	30 DEC 2022	LOWG AD 2-29	24 MAR 2023
	AD 1.1-10	2 DEC 2021		AD 1.2-10	30 DEC 2022	LOWG AD 2-30	7 SEP 2023
	AD 1.1-11	8 SEP 2022		AD 1.2-11	30 DEC 2022	LOWG AD 2-31	23 MAR 2023
	AD 1.1-12	8 SEP 2022		AD 1.2-12	30 DEC 2022	LOWG AD 2 MAP 1-1	13 JUL 2023
	AD 1.1-13	25 MAR 2021		AD 1.2-13	30 DEC 2022	LOWG AD 2 MAP 1-1A	25 MAR 2021
	AD 1.1-14	25 MAR 2021		AD 1.2-14	30 DEC 2022	LOWG AD 2 MAP 4-1	25 MAR 2021
	AD 1.1-15	28 JAN 2022		AD 1.2-15	30 DEC 2022	LOWG AD 2 MAP 5-1	25 MAR 2021
	AD 1.1-16	25 MAR 2021				LOWG AD 2 MAP 7-2	25 MAR 2021
	AD 1.1-17	19 JAN 2007				LOWG AD 2 MAP 9-1	7 SEP 2023
	AD 1.1-18	25 MAR 2022				LOWG AD 2 MAP 9-1A	25 MAR 2021
	AD 1.1-19	13 MAR 2009				LOWG AD 2 MAP 9-1B	7 SEP 2023
	AD 1.1-20	30 DEC 2022				LOWG AD 2 MAP 9-1C	26 MAR 2021
	AD 1.1-20A	30 DEC 2022				LOWG AD 2 MAP 9-1D	25 MAR 2021
	AD 1.1-20B	30 DEC 2022		AD 1.3-1	11 AUG 2023	LOWG AD 2 MAP 9-1E	25 MAR 2021
	AD 1.1-20C	30 DEC 2022		AD 1.3-2	11 AUG 2023	LOWG AD 2 MAP 9-2	7 SEP 2023
	AD 1.1-20D	30 DEC 2022		AD 1.3-3	4 NOV 2022	LOWG AD 2 MAP 9-2A	25 MAR 2021
	AD 1.1-21	2 SEP 1999		AD 1.3-4	24 FEB 2023	LOWG AD 2 MAP 9-2B	25 MAR 2021
	AD 1.1-22	25 MAR 2021		AD 1.3-5	21 APR 2023	LOWG AD 2 MAP 9-2C	7 SEP 2023
	AD 1.1-23	11 DEC 2014		AD 1.3-6	24 FEB 2023	LOWG AD 2 MAP 9-2D	25 MAR 2021
	AD 1.1-24	11 DEC 2014				LOWG AD 2 MAP 9-2E	25 MAR 2021
	AD 1.1-25	6 OCT 2023		AD 1.4-1	30 DEC 2022	LOWG AD 2 MAP 11-1	25 MAR 2021
	AD 1.1-26	19 MAY 2023		AD 1.4-2	30 DEC 2022	LOWG AD 2 MAP 11-1A	25 MAR 2021
	AD 1.1-27	11 DEC 2014				LOWG AD 2 MAP 11-1B	25 MAR 2021
	AD 1.1-28	14 JUL 2022		AD 1.5-1	2 FEB 2018	LOWG AD 2 MAP 11-1C	25 MAR 2021
	AD 1.1-29	14 JUL 2022				LOWG AD 2 MAP 11-2	25 MAR 2021
AD 1.1-30	16 DEC 2011			LOWG AD 2 MAP 11-2A	23 MAR 2023		
AD 1.1-31	12 AUG 2022			LOWG AD 2 MAP 11-2B	23 MAR 2023		
AD 1.1-32	7 OCT 2022			LOWG AD 2 MAP 12-1	7 SEP 2023		
AD 1.1-33	7 OCT 2022			LOWG AD 2 MAP 12-1-1	25 MAR 2021		
		AD 2	LOWG AD 2-1	26 JAN 2023	LOWG AD 2 MAP 12-1-2	25 MAR 2021	
			LOWG AD 2-2	8 SEP 2023	LOWG AD 2 MAP 12-1-3	15 JUL 2021	
			LOWG AD 2-3	8 SEP 2023	LOWG AD 2 MAP 12-1-4	25 MAR 2021	
			LOWG AD 2-4	3 NOV 2023	LOWG AD 2 MAP 13-1-2	15 JUN 2023	
			LOWG AD 2-5	3 NOV 2023	LOWG AD 2 MAP 13-2-1	19 MAY 2022	
			LOWG AD 2-6	3 NOV 2023	LOWG AD 2 MAP 13-2-1A	23 MAR 2023	
			LOWG AD 2-7	14 JUL 2023	LOWG AD 2 MAP 13-2-1B	17 JUN 2021	
			LOWG AD 2-8	14 JUL 2023	LOWG AD 2 MAP 13-2-2	23 MAR 2023	
			LOWG AD 2-9	14 JUL 2023	LOWG AD 2 MAP 13-2-2A	23 MAR 2023	
			LOWG AD 2-10	14 JUL 2023	LOWG AD 2 MAP 13-2-2B	23 MAR 2023	
			LOWG AD 2-11	8 SEP 2023	LOWG AD 2 MAP 13-4-1	15 JUN 2023	
			LOWG AD 2-12	3 NOV 2023	LOWG AD 2 MAP 13-4-2	7 SEP 2023	
			LOWG AD 2-13	27 JAN 2022	LOWG AD 2 MAP 14-2	5 OCT 2023	
			LOWG AD 2-14	27 JAN 2022			
			LOWG AD 2-15	4 NOV 2022			
			LOWG AD 2-16	27 JAN 2022			
			LOWG AD 2-17	14 JUL 2023			
			LOWG AD 2-18	7 SEP 2023			
			LOWG AD 2-19	7 SEP 2023			
			LOWG AD 2-20	5 OCT 2023			



SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOWI AD 2-1	26 JAN 2023	LOWI AD 2 MAP 11-1B	12 AUG 2021	LOWK AD 2-21	24 MAR 2023
LOWI AD 2-2	9 SEP 2022	LOWI AD 2 MAP 11-1C	12 AUG 2021	LOWK AD 2-22	24 MAR 2023
		LOWI AD 2 MAP 11-1D	12 AUG 2021	LOWK AD 2-23	24 MAR 2023
LOWI AD 2-3	9 SEP 2022	LOWI AD 2 MAP 12-1	1 DEC 2022	LOWK AD 2-24	24 MAR 2023
LOWI AD 2-4	27 JAN 2023	LOWI AD 2 MAP 12-1-1	12 AUG 2021	LOWK AD 2-25	24 MAR 2023
		LOWI AD 2 MAP 12-1-2	12 AUG 2021	LOWK AD 2-26	24 MAR 2023
LOWI AD 2-5	27 JAN 2023	LOWI AD 2 MAP 12-1-3	12 AUG 2021	LOWK AD 2 MAP 1-1	29 DEC 2022
LOWI AD 2-6	27 JAN 2023			LOWK AD 2 MAP 4-1	12 AUG 2021
				LOWK AD 2 MAP 5-1	12 AUG 2021
LOWI AD 2-7	27 JAN 2023			LOWK AD 2 MAP 7-2	12 AUG 2021
LOWI AD 2-8	6 OCT 2022	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1	21 APR 2022	LOWK AD 2 MAP 9-1	7 OCT 2021
				LOWK AD 2 MAP 9-1A	7 OCT 2021
LOWI AD 2-9	7 OCT 2021	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2	21 APR 2022	LOWK AD 2 MAP 9-1B	7 OCT 2021
LOWI AD 2-10	9 SEP 2022			LOWK AD 2 MAP 9-1C	7 OCT 2021
		LOWI AD 2 MAP 13-1-2-3	5 OCT 2023		
LOWI AD 2-11	9 SEP 2022			LOWK AD 2 MAP 9-2	7 OCT 2021
LOWI AD 2-12	14 JUL 2023	LOWI AD 2 MAP 13-2-1	1 DEC 2022	LOWK AD 2 MAP 9-2A	7 OCT 2021
		LOWI AD 2 MAP 13-2-1A	7 OCT 2021	LOWK AD 2 MAP 9-2B	7 OCT 2021
LOWI AD 2-13	27 JAN 2023			LOWK AD 2 MAP 9-2C	7 OCT 2021
LOWI AD 2-14	24 MAR 2023	LOWI AD 2 MAP 13-2-2	20 APR 2023		
		LOWI AD 2 MAP 13-2-2A	20 APR 2023	LOWK AD 2 MAP 11-1	3 NOV 2022
LOWI AD 2-15	24 MAR 2023	LOWI AD 2 MAP 13-2-2B	12 AUG 2021	LOWK AD 2 MAP 11-1A	11 AUG 2022
LOWI AD 2-16	24 MAR 2023			LOWK AD 2 MAP 11-1B	11 AUG 2022
		LOWI AD 2 MAP 13-3-1	1 DEC 2022	LOWK AD 2 MAP 11-1C	11 AUG 2022
LOWI AD 2-17	19 MAY 2023	LOWI AD 2 MAP 13-3-1A	8 OCT 2021	LOWK AD 2 MAP 11-1D	11 AUG 2022
LOWI AD 2-18	24 MAR 2023			LOWK AD 2 MAP 11-2	5 OCT 2023
		LOWI AD 2 MAP 13-3-2	1 DEC 2022	LOWK AD 2 MAP 11-2A	5 OCT 2023
LOWI AD 2-19	24 MAR 2023	LOWI AD 2 MAP 13-3-2A	7 OCT 2021		
LOWI AD 2-20	24 MAR 2023			LOWK AD 2 MAP 12-1	7 SEP 2023
		LOWI AD 2 MAP 14-1	5 OCT 2023	LOWK AD 2 MAP 12-1-1	12 AUG 2021
LOWI AD 2-21	13 JUL 2023			LOWK AD 2 MAP 12-1-2	12 AUG 2021
LOWI AD 2-22	24 MAR 2023	LOWI AD 2 MAP 14-2	18 MAY 2023	LOWK AD 2 MAP 12-1-3	12 AUG 2021
				LOWK AD 2 MAP 12-1-4	12 AUG 2021
LOWI AD 2-23	5 OCT 2023				
LOWI AD 2-24	5 OCT 2023			LOWK AD 2 MAP 13-1-2	11 AUG 2022
LOWI AD 2-25	5 OCT 2023				
LOWI AD 2-26	5 OCT 2023	LOWK AD 2-1	26 JAN 2023	LOWK AD 2 MAP 13-2-1	11 AUG 2022
LOWI AD 2-27	5 OCT 2023	LOWK AD 2-2	11 AUG 2023	LOWK AD 2 MAP 13-2-1A	11 AUG 2022
LOWI AD 2-28	5 OCT 2023			LOWK AD 2 MAP 13-2-1B	11 AUG 2022
LOWI AD 2-29	5 OCT 2023	LOWK AD 2-3	11 AUG 2023	LOWK AD 2 MAP 13-2-1C	12 AUG 2021
LOWI AD 2-30	5 OCT 2023	LOWK AD 2-4	24 MAR 2023		
LOWI AD 2-31	5 OCT 2023			LOWK AD 2 MAP 13-2-2	11 AUG 2022
LOWI AD 2-32	5 OCT 2023	LOWK AD 2-5	24 MAR 2023	LOWK AD 2 MAP 13-2-2A	11 AUG 2022
LOWI AD 2-33	5 OCT 2023	LOWK AD 2-6	24 MAR 2023	LOWK AD 2 MAP 13-2-2B	12 AUG 2021
LOWI AD 2-34	5 OCT 2023				
		LOWK AD 2-7	24 MAR 2023	LOWK AD 2 MAP 13-5-2	11 AUG 2022
		LOWK AD 2-8	24 MAR 2023		
LOWI AD 2 MAP 1-1	27 JAN 2022			LOWK AD 2 MAP 14-1	13 JUL 2023
		LOWK AD 2-9	18 JUL 2019		
LOWI AD 2 MAP 4-1	12 AUG 2021	LOWK AD 2-10	11 AUG 2023	LOWK AD 2 MAP 14-2	16 JUN 2023
LOWI AD 2 MAP 9-1	5 OCT 2023	LOWK AD 2-11	11 AUG 2023		
LOWI AD 2 MAP 9-1A	5 OCT 2023	LOWK AD 2-12	11 AUG 2023		
LOWI AD 2 MAP 9-1B	5 OCT 2023				
		LOWK AD 2-13	24 MAR 2023		
LOWI AD 2 MAP 9-2-1	7 OCT 2021	LOWK AD 2-14	25 FEB 2022		
LOWI AD 2 MAP 9-2-1A	7 OCT 2021				
LOWI AD 2 MAP 9-2-1B	7 OCT 2021	LOWK AD 2-15	24 MAR 2023		
LOWI AD 2 MAP 9-2-1C	7 OCT 2021	LOWK AD 2-16	16 JUN 2023		
LOWI AD 2 MAP 9-2-1D	7 OCT 2021				
LOWI AD 2 MAP 9-2-2	7 OCT 2021	LOWK AD 2-17	16 JUN 2023		
LOWI AD 2 MAP 9-2-2A	7 OCT 2021	LOWK AD 2-18	16 JUN 2023		
LOWI AD 2 MAP 11-1	7 OCT 2021	LOWK AD 2-19	24 MAR 2023		
LOWI AD 2 MAP 11-1A	12 AUG 2021	LOWK AD 2-20	24 MAR 2023		

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOWL AD 2-1	26 JAN 2023	LOWL AD 2 MAP 13-1-1	13 JUL 2023	LOWS AD 2 MAP 1-1	4 NOV 2021
LOWL AD 2-2	26 JAN 2023	LOWL AD 2 MAP 13-1-2	18 MAY 2023	LOWS AD 2 MAP 2-1	4 NOV 2021
LOWL AD 2-3	30 DEC 2022	LOWL AD 2 MAP 13-2-1	18 MAY 2023	LOWS AD 2 MAP 3-2	4 NOV 2021
LOWL AD 2-4	27 JAN 2023	LOWL AD 2 MAP 13-2-1A	17 JUN 2021	LOWS AD 2 MAP 4-1	20 MAY 2021
LOWL AD 2-5	30 DEC 2022	LOWL AD 2 MAP 13-2-1B	17 JUN 2021	LOWS AD 2 MAP 5-1	20 MAY 2021
LOWL AD 2-6	17 JUN 2021	LOWL AD 2 MAP 13-2-2	18 MAY 2023	LOWS AD 2 MAP 7-1	20 MAY 2021
LOWL AD 2-7	26 JAN 2023	LOWL AD 2 MAP 13-2-2A	17 JUN 2021	LOWS AD 2 MAP 9-1	20 APR 2023
LOWL AD 2-8	24 MAR 2023	LOWL AD 2 MAP 13-2-2B	17 JUN 2021	LOWS AD 2 MAP 9-1A	20 MAY 2021
LOWL AD 2-9	9 NOV 2018	LOWL AD 2 MAP 13-4-1	18 MAY 2023	LOWS AD 2 MAP 9-1B	20 MAY 2021
LOWL AD 2-10	9 NOV 2018	LOWL AD 2 MAP 13-5-2	18 MAY 2023	LOWS AD 2 MAP 9-1C	20 MAY 2021
LOWL AD 2-11	29 DEC 2022	LOWL AD 2 MAP 14-2	23 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 9-1D	20 MAY 2021
LOWL AD 2-12	25 MAR 2022			LOWS AD 2 MAP 9-1E	20 MAY 2021
LOWL AD 2-13	14 JUL 2023			LOWS AD 2 MAP 9-1F	20 MAY 2021
LOWL AD 2-14	27 JAN 2023			LOWS AD 2 MAP 9-1G	20 MAY 2021
LOWL AD 2-15	24 MAR 2023	LOWS AD 2-1	26 JAN 2023	LOWS AD 2 MAP 9-2	20 APR 2023
LOWL AD 2-16	17 JUN 2021	LOWS AD 2-2	30 DEC 2022	LOWS AD 2 MAP 9-2A	20 MAY 2021
LOWL AD 2-17	17 JUN 2021	LOWS AD 2-3	8 NOV 2019	LOWS AD 2 MAP 9-2B	20 MAY 2021
LOWL AD 2-18	30 DEC 2022	LOWS AD 2-4	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 9-2C	15 JUL 2021
LOWL AD 2-19	30 DEC 2022	LOWS AD 2-5	4 NOV 2021	LOWS AD 2 MAP 9-2D	20 MAY 2021
LOWL AD 2-20	24 MAR 2023	LOWS AD 2-6	4 NOV 2021	LOWS AD 2 MAP 9-2E	20 MAY 2021
LOWL AD 2-21	18 MAY 2023	LOWS AD 2-7	14 JUL 2023		
LOWL AD 2-22	18 MAY 2023	LOWS AD 2-8	19 MAY 2023		
LOWL AD 2-23	18 MAY 2023	LOWS AD 2-9	19 MAY 2023		
LOWL AD 2 MAP 1-1	23 MAR 2023	LOWS AD 2-10	19 MAY 2023	LOWS AD 2 MAP 11-1	20 APR 2023
LOWL AD 2 MAP 4-1	17 JUN 2021	LOWS AD 2-11	16 JUN 2023	LOWS AD 2 MAP 11-1A	11 AUG 2022
LOWL AD 2 MAP 5-1	17 JUN 2021	LOWS AD 2-12	19 MAY 2023	LOWS AD 2 MAP 11-1B	11 AUG 2022
LOWL AD 2 MAP 7-1	17 JUN 2021	LOWS AD 2-13	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 11-1C	11 AUG 2022
LOWL AD 2 MAP 7-2	17 JUN 2021	LOWS AD 2-14	4 NOV 2021	LOWS AD 2 MAP 11-1D	11 AUG 2022
LOWL AD 2 MAP 9-1	3 NOV 2022	LOWS AD 2-15	7 OCT 2022		
LOWL AD 2 MAP 9-1A	3 NOV 2022	LOWS AD 2-16	4 NOV 2021	LOWS AD 2 MAP 13-1-1	15 JUN 2023
LOWL AD 2 MAP 9-1B	24 MAR 2022	LOWS AD 2-17	4 NOV 2021		
LOWL AD 2 MAP 9-2	3 NOV 2022	LOWS AD 2-18	7 OCT 2022	LOWS AD 2 MAP 13-1-3	15 JUN 2023
LOWL AD 2 MAP 9-2A	17 JUN 2021	LOWS AD 2-19	14 JUL 2023		
LOWL AD 2 MAP 9-2B	24 MAR 2022	LOWS AD 2-20	15 JUN 2023	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1	20 APR 2023
LOWL AD 2 MAP 11-1	20 APR 2023	LOWS AD 2-21	15 JUN 2023	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-1A	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 11-1A	17 JUN 2021	LOWS AD 2-22	15 JUN 2023		
LOWL AD 2 MAP 11-1B	17 JUN 2021	LOWS AD 2-23	15 JUN 2023	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2	20 APR 2023
LOWL AD 2 MAP 11-1C	17 JUN 2021	LOWS AD 2-24	15 JUN 2023	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2A	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 11-1D	17 JUN 2021	LOWS AD 2-25	15 JUN 2023	LOWS AD 2 MAP 13-2-1-2B	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 11-2	17 JUN 2021	LOWS AD 2-26	15 JUN 2023		
LOWL AD 2 MAP 11-2A	17 JUN 2021	LOWS AD 2-27	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1	20 APR 2023
LOWL AD 2 MAP 11-2B	17 JUN 2021	LOWS AD 2-28	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 13-2-2-1A	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 11-2C	17 JUN 2021	LOWS AD 2-29	24 MAR 2023		
LOWL AD 2 MAP 12-1	20 APR 2023	LOWS AD 2-30	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1	20 APR 2023
LOWL AD 2 MAP 12-1-1	17 JUN 2021	LOWS AD 2-31	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1A	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 12-1-2	17 JUN 2021	LOWS AD 2-32	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-1B	20 MAY 2021
LOWL AD 2 MAP 12-1-3	9 SEP 2021	LOWS AD 2-33	24 MAR 2023		
		LOWS AD 2-34	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2	20 APR 2023
		LOWS AD 2-35	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 13-3-2-2A	20 MAY 2021
		LOWS AD 2-36	24 MAR 2023		
		LOWS AD 2-37	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 14-1	23 MAR 2023
		LOWS AD 2-38	24 MAR 2023		
		LOWS AD 2-39	24 MAR 2023	LOWS AD 2 MAP 14-2	15 JUN 2023
		LOWS AD 2-40	24 MAR 2023		
		LOWS AD 2-41	16 JUN 2023		
		LOWS AD 2-42	16 JUN 2023		
		LOWS AD 2-43	16 JUN 2023		
		LOWS AD 2-44	15 JUN 2023		

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

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOAA AD 2-1	14 JUL 2023	LOGF AD 2-1	21 APR 2023	LOLG AD 2-1	14 JUL 2023
LOAB AD 2-1	14 JUL 2023	LOGG AD 2-1	3 NOV 2023	LOLG AD 2-2	14 JUL 2023
LOAD AD 2-1	21 APR 2023	LOGI AD 2-1	14 JUL 2023	LOLH AD 2-1	14 JUL 2023
LOAG AD 2-1	14 JUL 2023	LOGK AD 2-1	19 MAY 2023	LOLK AD 2-1	14 JUL 2023
LOAN AD 2-1	16 JUN 2023	LOGL AD 2-1	19 MAY 2023	LOLM AD 2-1	3 NOV 2023
LOAN AD 2-2	13 AUG 2021	LOGM AD 2-1	19 MAY 2023	LOLO AD 2-1	14 JUL 2023
LOAN AD 2-3	14 AUG 2020	LOGO AD 2-1	19 MAY 2023	LOLS AD 2-1	14 JUL 2023
LOAN AD 2-4	16 JUN 2023	LOGP AD 2-1	19 MAY 2023	LOLT AD 2-1	14 JUL 2023
LOAN AD 2-5	16 JUN 2023	LOGT AD 2-1	16 JUN 2023	LOLU AD 2-1	14 JUL 2023
LOAN AD 2-6	16 JUN 2023	LOGW AD 2-1	19 MAY 2023		
LOAN AD 2-7	16 JUN 2023			LOLW AD 2-1	4 NOV 2022
LOAN AD 2-8	16 JUN 2023	LOIH AD 2-1	27 JAN 2022	LOLW AD 2-2	26 FEB 2021
LOAN AD 2-9	16 JUN 2023	LOIH AD 2-2	21 MAY 2021	LOLW AD 2-3	26 FEB 2021
LOAN AD 2-10	16 JUN 2023	LOIH AD 2-3	11 OCT 2019	LOLW AD 2-4	20 MAY 2022
LOAN AD 2-11	16 JUN 2023	LOIH AD 2-4	20 MAY 2022	LOLW AD 2-5	26 FEB 2021
LOAN AD 2-12	16 JUN 2023	LOIH AD 2-5	20 MAY 2022	LOLW AD 2-6	3 NOV 2022
LOAN AD 2-13	16 JUN 2023	LOIH AD 2-6	21 MAY 2021	LOLW AD 2-7	2 DEC 2022
LOAN AD 2-14	16 JUN 2023	LOIH AD 2-7	11 OCT 2019	LOLW AD 2-8	19 JUN 2020
LOAN AD 2-15	16 JUN 2023	LOIH AD 2-8	20 MAY 2022	LOLW AD 2-9	20 MAY 2022
LOAN AD 2-16	16 JUN 2023	LOIH AD 2-9	21 APR 2022	LOLW AD 2-10	20 MAY 2022
LOAN AD 2-17	16 JUN 2023	LOIH AD 2-10	21 APR 2022	LOLW AD 2-11	21 MAY 2021
LOAN AD 2 MAP 1-1	28 JAN 2021	LOIH AD 2-11	20 MAY 2022	LOLW AD 2-12	21 MAY 2021
LOAN AD 2 MAP 9-1	17 JUN 2021	LOIH AD 2 MAP 14-2	23 MAR 2023	LOLW AD 2-13	21 MAY 2021
LOAN AD 2 MAP 9-1A	28 JAN 2021			LOLW AD 2-14	20 MAY 2022
LOAN AD 2 MAP 13-2-1	24 MAR 2022			LOLW AD 2 MAP 1-1	3 NOV 2022
LOAN AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021			LOLW AD 2 MAP 14-2	23 MAR 2023
LOAN AD 2 MAP 14-2	23 MAR 2023				
				LOSM AD 2-1	14 JUL 2023
LOAR AD 2-1	14 JUL 2023	LOIJ AD 2-1	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-1	15 JUN 2023
LOAS AD 2-1	14 JUL 2023	LOIJ AD 2-2	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-2	7 NOV 2019
LOAU AD 2-1	21 APR 2023	LOIJ AD 2-3	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-3	3 NOV 2023
		LOIJ AD 2-4	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-4	3 NOV 2023
LOAV AD 2-1	27 JAN 2022	LOIJ AD 2-5	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-5	15 JUN 2023
LOAV AD 2-2	28 FEB 2019	LOIJ AD 2-6	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-6	3 NOV 2023
LOAV AD 2-3	22 APR 2022	LOIJ AD 2-7	13 SEP 2019	LOWZ AD 2-7	3 NOV 2023
LOAV AD 2-4	22 APR 2022	LOIJ AD 2-8	22 APR 2022	LOWZ AD 2-8	3 NOV 2023
LOAV AD 2-5	7 NOV 2019	LOIJ AD 2-9	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-9	3 NOV 2023
LOAV AD 2-6	7 OCT 2022	LOIJ AD 2-10	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-10	3 NOV 2023
LOAV AD 2-7	7 NOV 2019	LOIJ AD 2-11	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-11	3 NOV 2023
LOAV AD 2-8	24 APR 2020	LOIJ AD 2 MAP 9-1	4 NOV 2021	LOWZ AD 2-12	3 NOV 2023
LOAV AD 2-9	22 APR 2022	LOIJ AD 2 MAP 9-1A	29 DEC 2022	LOWZ AD 2-13	3 NOV 2023
LOAV AD 2-10	7 OCT 2022	LOIJ AD 2 MAP 13-2-1	6 OCT 2022	LOWZ AD 2-14	3 NOV 2023
LOAV AD 2-11	22 APR 2022	LOIJ AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021		
LOAV AD 2-12	21 MAY 2021	LOIJ AD 2 MAP 14-2	23 MAR 2023	LOWZ AD 2 MAP 1-1	28 JAN 2021
LOAV AD 2-13	21 MAY 2021			LOWZ AD 2 MAP 9-1	15 JUN 2023
LOAV AD 2-14	21 MAY 2021	LOIK AD 2-1	14 JUL 2023	LOWZ AD 2 MAP 9-1A	15 JUN 2023
LOAV AD 2-15	21 MAY 2021	LOIK AD 2-2	19 MAY 2023	LOWZ AD 2 MAP 13-2-1	15 JUN 2023
LOAV AD 2-16	22 APR 2022	LOIR AD 2-1	19 MAY 2023	LOWZ AD 2 MAP 13-2-1A	15 JUN 2023
LOAV AD 2-17	20 MAY 2022	LOIR AD 2-2	19 MAY 2023	LOWZ AD 2 MAP 14-2	23 MAR 2023
LOAV AD 2 MAP 1-1	13 JUL 2023	LOKF AD 2-1	19 MAY 2023		
LOAV AD 2 MAP 9-1	17 JUN 2021	LOKG AD 2-1	11 AUG 2023		
LOAV AD 2 MAP 9-1A	28 JAN 2021	LOKH AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 9-2	9 SEP 2021	LOKL AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 9-2A	7 OCT 2021	LOKM AD 2-1	6 OCT 2023		
LOAV AD 2 MAP 9-2B	9 SEP 2021	LOKN AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-1	24 MAR 2022	LOKR AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021	LOKW AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-2	21 APR 2022	LOLC AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-2A	28 JAN 2021	LOLE AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-2B	28 JAN 2021	LOLF AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-2C	21 APR 2022				
LOAV AD 2 MAP 14-2	23 MAR 2023				

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

#### 4.2.13. Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO

4.2.13.1. Diese Karten beinhalten jene Informationen für das fliegende Personal, die zur Überwachung und Überprüfung von Höhen dienen, die von einem Lotsen, der ein ATS Überwachungssystem verwendet, zugeteilt werden.

4.2.13.2. Jede Karte enthält die diesbezüglichen Luftfahrtangaben sowie die Luftraumstruktur, Frequenzen des Flugplatzes, Funknavigationshilfen und IFR-Mindestflughöhen.

#### 4.2.14. Sichtflugkarte

4.2.14.1. Diese Karten mit dem zugehörigen Verfahrenstext werden für jene Flugplätze herausgegeben, für welche ein Sichtflugverfahren festgelegt ist. Die Flugverfahren und der Flugsicherungsaufdruck sind in dunkelblauer Farbe gehalten. Hindernisse und Hochspannungsleitungen sind in roter Farbe gedruckt. Dicht besiedelte Gebiete sind gelb gekennzeichnet, da hier besondere Mindestflughöhen gelten. Die Luftfahrtinformationen sind mit einer farbigen Grundkarte des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesens (BEV) hinterlegt. Der Maßstab der Karte hängt von der Ausdehnung des darzustellenden Sichtflugverfahrens ab.

#### 4.2.15. Übersichtskarte

4.2.15.1. Einige Teile des Luftfahrthandbuches Österreich werden durch Übersichtskarten ergänzt, die zusammengefasst im Abschnitt ENR 6 zu finden sind.

4.2.15.2. Die derzeit im Luftfahrthandbuch Österreich veröffentlichten Übersichtskarten umfassen das gesamte Staatsgebiet (FIR WIEN) und bieten einen Überblick über die aktuelle Luftraumstruktur, die gültigen Luftraumbeschränkungen, die temporären zivilen Luftraumreservierungen, die militärischen Trainingsgebiete, die Mindestflughöhen während der Radarkontrolle, die ATC Sektoren, die "Altimeter Setting Areas", den Luftraum mit freier Streckenführung, die FIC Sektoren sowie die IFR Enroute Minima.

#### 4.2.13. ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO

4.2.13.1. These charts contain information that will enable flight crews to monitor and cross-check altitudes assigned by a controller using an ATS surveillance system.

4.2.13.2. Each chart includes the relevant aeronautical information such as airspace structure, airport frequencies, radio navigation facilities and IFR minimum flight altitudes.

#### 4.2.14. Chart for VFR flights

4.2.14.1. These charts and the prescribed procedures are published for those aerodromes where special procedures for VFR flights have been established. The flight procedures and the relevant aeronautical information are of dark blue colour. Obstacles and high tension lines are printed in red colour. Congested areas are marked in yellow colour due to special minimum flight altitudes. The coloured topographic base of the charts is produced by Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV). The scale of the chart depends on the area of the VFR procedure to be covered.

#### 4.2.15. Index Chart

4.2.15.1. Some parts of the AIP Austria are supplemented by index charts which can be found in section ENR 6.

4.2.15.2. The index charts that are published in the AIP today cover the entire territory of Austria (FIR WIEN) and show the current ATS airspace structure, the prohibited, restricted and danger areas, the temporary reserved airspaces, the military training areas, the ATC surveillance minimum flight altitudes, the ATC sectors, the altimeter setting areas, the Free Route Airspace, the FIC sectors or the IFR Enroute Minima.

5. LISTE DER VERFÜGBAREN LUFTFAHRTKARTEN

5. LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES				
Maßstab / Scale	Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number		Preis (€) / Price (€)	Datum / Date
<b>LUFTFAHRTKARTE - ICAO 1:500 000 / AERONAUTICAL CHART - ICAO 1:500 000</b>				
1:500 000	Österreich/Austria (2252-A)		siehe AIC, Serie A / see AIC, series A	23 MAR 2023
<b>STRECKENKARTE - ICAO / ENROUTE CHART - ICAO</b>				
1:1 000 000	Streckenkarte - ICAO / Enroute Chart - ICAO	ENR 6.1	-	18 MAY 2023
<b>ÜBERSICHTSKARTE / INDEX CHART</b>				
1:1 000 000	Air Traffic Services Airspace - Index Chart	ENR 6.2	-	4 NOV 2021
-	Prohibited, Restricted and Danger Areas - Index Chart	ENR 6.3-1	-	18 MAY 2023
-	Temporary Reserved Airspaces - Index Chart	ENR 6.3-2	-	5 OCT 2023
-	Military Training Areas - Index Chart	ENR 6.4	-	4 NOV 2021
-	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	ENR 6.5	-	20 APR 2023
1:1 000 000	ATC Sectors - Index Chart	ENR 6.6	-	23 MAR 2023
-	Altimeter Setting Areas - Index Chart	ENR 6.7	-	7 OCT 2021
1:1 000 000	Free Route Airspace (FRA) - Index Chart Slovenian Austrian Part of SECSI FRA including Lowest Available Level (LAL)	ENR 6.8	-	5 OCT 2023
1:2 000 000	Free Route Airspace (FRA) - Index Chart South East Common Sky Initiative (SECSI) FRA	ENR 6.9	-	5 OCT 2023
-	FIC Sectors - Index Chart	ENR 6.10	-	23 MAR 2023
-	IFR Enroute Minima - Index Chart	ENR 6.11	-	26 JAN 2023
<b>FLUGPLATZKARTE - ICAO / AERODROME CHART - ICAO</b>				
1:10 000	Graz	LOWG AD 2 MAP 1-1	-	13 JUL 2023
1:10 000	Innsbruck	LOWI AD 2 MAP 1-1	-	27 JAN 2022
1:5 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 1-1	-	29 DEC 2022
1:10 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 1-1	-	23 MAR 2023
1:20 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 1-1	-	4 NOV 2021
1:20 000	Wien-Schwechat	LOWW AD 2 MAP 1-1	-	2 NOV 2023
1:10 000	Vöslau	LOAV AD 2 MAP 1-1	-	13 JUL 2023
1:10 000	Wels	LOLW AD 2 MAP 1-1	-	3 NOV 2022
1:10 000	Wr. Neustadt/Ost	LOAN AD 2 MAP 1-1	-	28 JAN 2021
1:5 000	Zell am See	LOWZ AD 2 MAP 1-1	-	28 JAN 2021
1:2 500	Tulln	LOXT AD 2 MAP 1-1	-	6 NOV 2020
1:10 000	Zeltweg	LOXZ AD 2 MAP 1-1	-	3 DEC 2020
<b>LUFTFAHRZEUGABSTELL-/ANDOCKKARTE - ICAO / AIRCRAFT PARKING / DOCKING CHART - ICAO</b>				
1:4 000	Salzburg - Aircraft parking chart	LOWS AD 2 MAP 2-1	-	4 NOV 2021
1:5 000	Wien-Schwechat - Aircraft parking/docking chart	LOWW AD 2 MAP 2-1	-	2 NOV 2023

<b>TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES</b>				
<b>Maßstab / Scale</b>	<b>Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number</b>	<b>Preis (€) / Price (€)</b>	<b>Datum / Date</b>	
<b>FLUGPLATZBODENBEWEGUNGSKARTE / AERODROME GROUND MOVEMENT CHART</b>				
1:20 000	Wien-Schwechat - Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions	LOWW AD 2 MAP 3-2	-	2 NOV 2023
1:12 000	Salzburg - Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions	LOWS AD 2 MAP 3-2	-	4 NOV 2021
<b>FLUGPLATZHINDERNISKARTE - ICAO TYP A (BETRIEBLICHE BEGRENZUNGEN) / AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)</b>				
1:20 000	Graz - RWY 16C/34C	LOWG AD 2 MAP 4-1	-	25 MAR 2021
1:20 000	Innsbruck - RWY 08/26	LOWI AD 2 MAP 4-1	-	12 AUG 2021
1:20 000	Klagenfurt - RWY 10L/28R	LOWK AD 2 MAP 4-1	-	12 AUG 2021
1:20 000	Linz - RWY 08/26	LOWL AD 2 MAP 4-1	-	17 JUN 2021
1:20 000	Salzburg - RWY 15/33	LOWS AD 2 MAP 4-1	-	20 MAY 2021
1:20 000	Wien-Schwechat - RWY 11/29	LOWW AD 2 MAP 4-1	-	22 APR 2021
1:20 000	Wien-Schwechat - RWY 16/34	LOWW AD 2 MAP 4-2	-	22 APR 2021
1:20 000	Tulln - RWY 08/26	LOXT AD 2 MAP 4-1	-	6 NOV 2020
1:20 000	Zeltweg - RWY 08R	LOXZ AD 2 MAP 4-1	-	3 DEC 2020
1:20 000	Zeltweg - RWY 26L	LOXZ AD 2 MAP 4-2	-	3 DEC 2020
<b>FLUGPLATZHINDERNISKARTE - ICAO TYP B / AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE B</b>				
1:25 000	Graz	LOWG AD 2 MAP 5-1	-	25 MAR 2021
1:25 000	Klagenfurt	LOWK AD 2 MAP 5-1	-	12 AUG 2021
1:25 000	Linz	LOWL AD 2 MAP 5-1	-	17 JUN 2021
1:25 000	Salzburg	LOWS AD 2 MAP 5-1	-	20 MAY 2021
1:25 000	Wien-Schwechat	LOWW AD 2 MAP 5-1	-	22 APR 2021
1:20 000	Zeltweg	LOXZ AD 2 MAP 5-1	-	3 DEC 2020
<b>BODENPROFILKARTE FÜR PRÄZISIONSANFLUG - ICAO / PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO</b>				
1:2 500	Graz - RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 7-2	-	25 MAR 2021
1:2 500	Klagenfurt - RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 7-2	-	12 AUG 2021
1:2 500	Linz - RWY 08	LOWL AD 2 MAP 7-1	-	17 JUN 2021
1:2 500	Linz - RWY 26	LOWL AD 2 MAP 7-2	-	17 JUN 2021
1:5 000	Salzburg - RWY 15	LOWS AD 2 MAP 7-1	-	20 MAY 2021
1:2 500	Wien-Schwechat - RWY 29	LOWW AD 2 MAP 7-2	-	22 APR 2021
1:2 500	Wien-Schwechat - RWY 16	LOWW AD 2 MAP 7-3	-	22 APR 2021
<b>STANDARD-INSTRUMENTENABFLUGKARTE (SID) - ICAO / STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO</b>				
1:500 000	Graz - SID RWY 16C	LOWG AD 2 MAP 9-1	-	07 SEP 2023
1:500 000	Graz - SID RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 9-2	-	07 SEP 2023
1:500 000	Innsbruck - SID RWY 08	LOWI AD 2 MAP 9-1	-	5 OCT 2023
1:500 000	Innsbruck - SID RWY 26	LOWI AD 2 MAP 9-2-1	-	7 OCT 2021
1:500 000	Innsbruck - SID RNAV (RNP) RWY 26	LOWI AD 2 MAP 9-2-2	-	7 OCT 2021
1:500 000	Klagenfurt - SID RWY 10L	LOWK AD 2 MAP 9-1	-	7 OCT 2021



<b>TITEL DER SERIE / TITLE OF SERIES</b>				
<b>Maßstab / Scale</b>	<b>Name und/oder Seitenbezeichnung / Chart name and/or number</b>	<b>Preis (€) / Price (€)</b>	<b>Datum / Date</b>	
<b>STANDARD-INSTRUMENTENABFLUGKARTE (SID) - ICAO / STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO</b>				
1:500 000	Klagenfurt - SID RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 9-2	-	7 OCT 2021
1:500 000	Linz - SID RWY 08	LOWL AD 2 MAP 9-1	-	3 NOV 2022
1:500 000	Linz - SID RWY 26	LOWL AD 2 MAP 9-2	-	3 NOV 2022
1:500 000	Salzburg - SID RWY 15	LOWS AD 2 MAP 9-1	-	20 APR 2023
1:500 000	Salzburg - SID RWY 33	LOWS AD 2 MAP 9-2	-	20 APR 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 11	LOWW AD 2 MAP 9-1-1	-	20 APR 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - Noise abatement SID RWY 11	LOWW AD 2 MAP 9-1-2	-	20 APR 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 29	LOWW AD 2 MAP 9-2-1	-	20 APR 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - Noise abatement SID RWY 29	LOWW AD 2 MAP 9-2-2	-	20 APR 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 16	LOWW AD 2 MAP 9-3	-	20 APR 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - SID RWY 34	LOWW AD 2 MAP 9-4-1	-	20 APR 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - Noise abatement SID RWY 34	LOWW AD 2 MAP 9-4-2	-	20 APR 2023
1:250 000	St. Johann/Tirol - SID	LOIJ AD 2 MAP 9-1	-	4 NOV 2021
1:250 000	Vöslau - SID	LOAV AD 2 MAP 9-1	-	17 JUN 2021
1:250 000	Vöslau - SID Copter departure 061 CAT H	LOAV AD 2 MAP 9-2	-	9 SEP 2021
1:250 000	Wr. Neustadt/Ost - SID	LOAN AD 2 MAP 9-1	-	17 JUN 2021
1:250 000	Zell am See - SID	LOWZ AD 2 MAP 9-1	-	15 JUN 2023
1:500 000	Zeltweg - SID RWY 08R	LOXZ AD 2 MAP 9-1	-	3 DEC 2020
1:500 000	Zeltweg - SID RWY 26L	LOXZ AD 2 MAP 9-2	-	3 DEC 2020
1:250 000	Graz LKH - SID Copter departure 148 CAT H	LOGH AD 3 MAP 9-1	-	19 MAY 2022
1:250 000	ÖAMTC/Oberwart - SID Copter departure 353 CAT H	LODO AD 3 MAP 9-1	-	12 AUG 2021
<b>STANDARD-INSTRUMENTENANFLUGKARTE (STAR) - ICAO / STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO</b>				
1:500 000	Graz - STAR	LOWG AD 2 MAP 11-1	-	25 MAR 2021
1:1 000 000	Innsbruck - STAR	LOWI AD 2 MAP 11-1	-	7 OCT 2021
1:500 000	Klagenfurt - STAR	LOWK AD 2 MAP 11-1	-	3 NOV 2022
1:500 000	Linz - STAR	LOWL AD 2 MAP 11-1	-	20 APR 2023
1:500 000	Salzburg - STAR	LOWS AD 2 MAP 11-1	-	20 APR 2023
1:1 000 000	Wien-Schwechat - STAR	LOWW AD 2 MAP 11-1	-	23 MAR 2023
<b>RNAV-INSTRUMENTENANFLUGKARTE (TRANSITION) / RNAV ARRIVAL CHART (TRANSITION)</b>				
1:500 000	Graz - RNAV arrival chart transition to IAP RWY 16C and RWY 34C	LOWG AD 2 MAP 11-2	-	25 MAR 2021
1:250 000	Klagenfurt - RNAV arrival chart transition to IAP RWY 10L and RWY 28R	LOWK AD 2 MAP 11-2	-	5 OCT 2023
1:250 000	Linz - RNAV arrival chart transition to IAP RWY 08 and RWY 26	LOWL AD 2 MAP 11-2	-	17 JUN 2021
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 11	LOWW AD 2 MAP 11-2-1	-	26 JAN 2023
1:500 000	Wien-Schwechat - RNAV arrival chart transition to RWY 29	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1	-	26 JAN 2023

## AD 2 Flughäfen

## AD 2 Airports

<b>LOWG AD 2.1</b>	<b>Graz .....</b>	<b>LOWG AD 2-1</b>
<b>LOWG AD 2.1</b>	<b>Graz .....</b>	<b>LOWG AD 2-1</b>
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 2-16
LOWG AD 2.16	Helicopter landing area .....	LOWG AD 2-16
LOWG AD 2.17	ATS Luftraum .....	LOWG AD 2-16
LOWG AD 2.17	ATS airspace .....	LOWG AD 2-16
LOWG AD 2.18	ATS Fernmeldeeinrichtungen .....	LOWG AD 2-17
LOWG AD 2.18	ATS communication facilities .....	LOWG AD 2-17
LOWG AD 2.19	Funknavigations- und Landehilfen .....	LOWG AD 2-18
LOWG AD 2.19	Radio navigation and landing aids .....	LOWG AD 2-18
LOWG AD 2.20	Lokale Flugplatzregelungen .....	LOWG AD 2-19
LOWG AD 2.20	Local aerodrome regulations .....	LOWG AD 2-19
LOWG AD 2.21	Verfahren zur Lärmvermeidung .....	LOWG AD 2-24
LOWG AD 2.21	Noise abatement procedures .....	LOWG AD 2-24
LOWG AD 2.22	Flugverfahren .....	LOWG AD 2-25
LOWG AD 2.22	Flight procedures .....	LOWG AD 2-25
LOWG AD 2.23	Zusätzliche Informationen .....	LOWG AD 2-28
LOWG AD 2.23	Additional information .....	LOWG AD 2-28
LOWG AD 2.24	Verfügbare Flugplatzkarten .....	LOWG AD 2-30
LOWG AD 2.24	Charts related to an aerodrome .....	LOWG AD 2-30
LOWG AD 2.25	"Visual Segment Surface (VSS) penetration" .....	LOWG AD 2-30
LOWG AD 2.25	Visual Segment Surface (VSS) penetration .....	LOWG AD 2-30

<b>LOWI AD 2.1</b>	<b>Innsbruck International .....</b>	<b>LOWI AD 2-1</b>
<b>LOWI AD 2.1</b>	<b>Innsbruck International .....</b>	<b>LOWI AD 2-1</b>
LOWI AD 2.2	Lage und Verwaltung des Flugplatzes.....	LOWI AD 2-1
LOWI AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data.....	LOWI AD 2-1
LOWI AD 2.3	Betriebszeiten .....	LOWI AD 2-1
LOWI AD 2.3	Operational hours .....	LOWI AD 2-1
LOWI AD 2.4	Abfertigungsdienste und Einrichtungen.....	LOWI AD 2-2
LOWI AD 2.4	Handling services and facilities.....	LOWI AD 2-2
LOWI AD 2.5	Einrichtungen für Passagiere.....	LOWI AD 2-3
LOWI AD 2.5	Passenger facilities .....	LOWI AD 2-3
LOWI AD 2.6	Rettungs- und Feuerwehrdienste.....	LOWI AD 2-3
LOWI AD 2.6	Rescue and fire fighting services.....	LOWI AD 2-3
LOWI AD 2.7	Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung.....	LOWI AD 2-3
LOWI AD 2.7	Seasonal availability - clearing.....	LOWI AD 2-3
LOWI AD 2.8	Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en).....	LOWI AD 2-4
LOWI AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data.....	LOWI AD 2-4
LOWI AD 2.9	Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen.....	LOWI AD 2-5
LOWI AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings.....	LOWI AD 2-5
LOWI AD 2.10	Flugplatzhindernisse.....	LOWI AD 2-5
LOWI AD 2.10	Aerodrome obstacles.....	LOWI AD 2-5
LOWI AD 2.11	Verfügbare Wetterinformationen.....	LOWI AD 2-6
LOWI AD 2.11	Meteorological information provided.....	LOWI AD 2-6
LOWI AD 2.12	Äussere Pistenmerkmale.....	LOWI AD 2-7
LOWI AD 2.12	RWY physical characteristics .....	LOWI AD 2-7
LOWI AD 2.13	Verfügbare Strecken.....	LOWI AD 2-8
LOWI AD 2.13	Declared distances .....	LOWI AD 2-8
LOWI AD 2.14	Anflug- und Pistenbefehuerung.....	LOWI AD 2-8
LOWI AD 2.14	Approach and runway lighting.....	LOWI AD 2-8
LOWI AD 2.15	Sonstige Befehuerung, Notstromversorgung.....	LOWI AD 2-10
LOWI AD 2.15	Other lighting, secondary power supply.....	LOWI AD 2-10

LOWI AD 2.16	Hubschrauberlandefläche .....	LOWI AD 2-10
LOWI AD 2.16	Helicopter landing area .....	LOWI AD 2-10
LOWI AD 2.17	ATS Luftraum .....	LOWI AD 2-11
LOWI AD 2.17	ATS airspace .....	LOWI AD 2-11
LOWI AD 2.18	ATS Fernmeldeeinrichtungen .....	LOWI AD 2-11
LOWI AD 2.18	ATS communication facilities .....	LOWI AD 2-11
LOWI AD 2.19	Funknavigations- und Landehilfen .....	LOWI AD 2-12
LOWI AD 2.19	Radio navigation and landing aids .....	LOWI AD 2-12
LOWI AD 2.20	Lokale Flugplatzregelungen .....	LOWI AD 2-14
LOWI AD 2.20	Local aerodrome regulations .....	LOWI AD 2-14
LOWI AD 2.21	Verfahren zur Lärmvermeidung .....	LOWI AD 2-15
LOWI AD 2.21	Noise abatement procedures .....	LOWI AD 2-15
LOWI AD 2.22	Flugverfahren .....	LOWI AD 2-16
LOWI AD 2.22	Flight procedures .....	LOWI AD 2-16
LOWI AD 2.23	Zusätzliche Informationen .....	LOWI AD 2-31
LOWI AD 2.23	Additional information .....	LOWI AD 2-31
LOWI AD 2.24	Verfügbare Flugplatzkarten .....	LOWI AD 2-33
LOWI AD 2.24	Charts related to an aerodrome .....	LOWI AD 2-33
LOWI AD 2.25	"Visual Segment Surface (VSS) penetration" .....	LOWI AD 2-34
LOWI AD 2.25	Visual Segment Surface (VSS) penetration .....	LOWI AD 2-34

<b>LOWW AD 2.1</b>	<b>Wien-Schwechat.....</b>	<b>LOWW AD 2-1</b>
<b>LOWW AD 2.1</b>	<b>Wien-Schwechat .....</b>	<b>LOWW AD 2-1</b>
LOWW AD 2.2	Lage und Verwaltung des Flugplatzes.....	LOWW AD 2-1
LOWW AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data.....	LOWW AD 2-1
LOWW AD 2.3	Betriebszeiten .....	LOWW AD 2-1
LOWW AD 2.3	Operational hours.....	LOWW AD 2-1
LOWW AD 2.4	Abfertigungsdienste und Einrichtungen.....	LOWW AD 2-2
LOWW AD 2.4	Handling services and facilities.....	LOWW AD 2-2
LOWW AD 2.5	Einrichtungen für Passagiere.....	LOWW AD 2-3
LOWW AD 2.5	Passenger facilities .....	LOWW AD 2-3
LOWW AD 2.6	Rettungs- und Feuerwehrdienste.....	LOWW AD 2-3
LOWW AD 2.6	Rescue and fire fighting services.....	LOWW AD 2-3
LOWW AD 2.7	Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung.....	LOWW AD 2-4
LOWW AD 2.7	Seasonal availability - clearing.....	LOWW AD 2-4
LOWW AD 2.8	Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en).....	LOWW AD 2-4
LOWW AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data.....	LOWW AD 2-4
LOWW AD 2.9	Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen.....	LOWW AD 2-7
LOWW AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings.....	LOWW AD 2-7
LOWW AD 2.10	Flugplatzhindernisse.....	LOWW AD 2-9
LOWW AD 2.10	Aerodrome obstacles.....	LOWW AD 2-9
LOWW AD 2.11	Verfügbare Wetterinformationen.....	LOWW AD 2-21
LOWW AD 2.11	Meteorological information provided.....	LOWW AD 2-21
LOWW AD 2.12	Äussere Pistenmerkmale .....	LOWW AD 2-22
LOWW AD 2.12	RWY physical characteristics.....	LOWW AD 2-22
LOWW AD 2.13	Verfügbare Strecken .....	LOWW AD 2-24
LOWW AD 2.13	Declared distances.....	LOWW AD 2-24
LOWW AD 2.14	Anflug- und Pistenbefeuerng.....	LOWW AD 2-25
LOWW AD 2.14	Approach and runway lighting.....	LOWW AD 2-25
LOWW AD 2.15	Sonstige Befeuerng, Notstromversorgung.....	LOWW AD 2-28
LOWW AD 2.15	Other lighting, secondary power supply.....	LOWW AD 2-28

LOWW AD 2.16 Hubschrauberlandefläche .....	LOWW AD 2-29
LOWW AD 2.16 Helicopter landing area .....	LOWW AD 2-29
LOWW AD 2.17 ATS Luftraum .....	LOWW AD 2-29
LOWW AD 2.17 ATS airspace .....	LOWW AD 2-29
LOWW AD 2.18 ATS Fernmeldeeinrichtungen .....	LOWW AD 2-30
LOWW AD 2.18 ATS communication facilities .....	LOWW AD 2-30
LOWW AD 2.19 Funknavigations- und Landehilfen .....	LOWW AD 2-31
LOWW AD 2.19 Radio navigation and landing aids .....	LOWW AD 2-31
LOWW AD 2.20 Lokale Flugplatzregelungen.....	LOWW AD 2-34
LOWW AD 2.20 Local aerodrome regulations .....	LOWW AD 2-34
LOWW AD 2.21 Verfahren zur Lärmvermeidung .....	LOWW AD 2-48
LOWW AD 2.21 Noise abatement procedures .....	LOWW AD 2-48
LOWW AD 2.22 Flugverfahren .....	LOWW AD 2-49
LOWW AD 2.22 Flight procedures .....	LOWW AD 2-49
LOWW AD 2.23 Zusätzliche Informationen .....	LOWW AD 2-56
LOWW AD 2.23 Additional information .....	LOWW AD 2-56
LOWW AD 2.24 Verfügbare Flugplatzkarten .....	LOWW AD 2-64
LOWW AD 2.24 Charts related to an aerodrome .....	LOWW AD 2-64
LOWW AD 2.25 "Visual Segment Surface (VSS) penetration".....	LOWW AD 2-65
LOWW AD 2.25 Visual Segment Surface (VSS) penetration.....	LOWW AD 2-65

<b>LOWZ AD 2.1</b>	<b>Zell am See .....</b>	<b>LOWZ AD 2-1</b>
<b>LOWZ AD 2.1</b>	<b>Zell am See .....</b>	<b>LOWZ AD 2-1</b>
LOWZ AD 2.2	Lage und Verwaltung des Flugplatzes.....	LOWZ AD 2-1
LOWZ AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data.....	LOWZ AD 2-1
LOWZ AD 2.3	Betriebszeiten .....	LOWZ AD 2-1
LOWZ AD 2.3	Operational hours.....	LOWZ AD 2-1
LOWZ AD 2.4	Abfertigungsdienste und Einrichtungen.....	LOWZ AD 2-2
LOWZ AD 2.4	Handling services and facilities.....	LOWZ AD 2-2
LOWZ AD 2.5	Einrichtungen für Passagiere.....	LOWZ AD 2-3
LOWZ AD 2.5	Passenger facilities .....	LOWZ AD 2-3
LOWZ AD 2.6	Rettungs- und Feuerwehrdienste.....	LOWZ AD 2-3
LOWZ AD 2.6	Rescue and fire fighting services .....	LOWZ AD 2-3
LOWZ AD 2.7	Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung.....	LOWZ AD 2-3
LOWZ AD 2.7	Seasonal availability - clearing.....	LOWZ AD 2-3
LOWZ AD 2.8	Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en).....	LOWZ AD 2-4
LOWZ AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data.....	LOWZ AD 2-4
LOWZ AD 2.9	Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen.....	LOWZ AD 2-4
LOWZ AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings.....	LOWZ AD 2-4
LOWZ AD 2.10	Flugplatzhindernisse.....	LOWZ AD 2-5
LOWZ AD 2.10	Aerodrome obstacles.....	LOWZ AD 2-5
LOWZ AD 2.11	Verfügbare Wetterinformationen .....	LOWZ AD 2-5
LOWZ AD 2.11	Meteorological information provided.....	LOWZ AD 2-5
LOWZ AD 2.12	Äussere Pistenmerkmale.....	LOWZ AD 2-6
LOWZ AD 2.12	RWY physical characteristics.....	LOWZ AD 2-6
LOWZ AD 2.13	Verfügbare Strecken.....	LOWZ AD 2-7
LOWZ AD 2.13	Declared distances.....	LOWZ AD 2-7
LOWZ AD 2.14	Anflug- und Pistenbefehuerung .....	LOWZ AD 2-7
LOWZ AD 2.14	Approach and runway lighting.....	LOWZ AD 2-7
LOWZ AD 2.15	Sonstige Befehuerung, Notstromversorgung.....	LOWZ AD 2-8
LOWZ AD 2.15	Other lighting, secondary power supply.....	LOWZ AD 2-8



LOWZ AD 2.16	Hubschrauberlandefläche .....	LOWZ AD 2-8
LOWZ AD 2.16	Helicopter landing area .....	LOWZ AD 2-8
LOWZ AD 2.17	ATS Luftraum .....	LOWZ AD 2-8
LOWZ AD 2.17	ATS airspace .....	LOWZ AD 2-8
LOWZ AD 2.18	ATS Fernmeldeeinrichtungen .....	LOWZ AD 2-9
LOWZ AD 2.18	ATS communication facilities .....	LOWZ AD 2-9
LOWZ AD 2.19	Funknavigations- und Landehilfen .....	LOWZ AD 2-9
LOWZ AD 2.19	Radio navigation and landing aids .....	LOWZ AD 2-9
LOWZ AD 2.20	Lokale Flugplatzregelungen .....	LOWZ AD 2-9
LOWZ AD 2.20	Local aerodrome regulations .....	LOWZ AD 2-9
LOWZ AD 2.21	Verfahren zur Lärmvermeidung .....	LOWZ AD 2-12
LOWZ AD 2.21	Noise abatement procedures .....	LOWZ AD 2-12
LOWZ AD 2.22	Flugverfahren .....	LOWZ AD 2-12
LOWZ AD 2.22	Flight procedures .....	LOWZ AD 2-12
LOWZ AD 2.23	Zusätzliche Informationen .....	LOWZ AD 2-13
LOWZ AD 2.23	Additional information .....	LOWZ AD 2-13
LOWZ AD 2.24	Verfügbare Flugplatzkarten .....	LOWZ AD 2-14
LOWZ AD 2.24	Charts related to an aerodrome .....	LOWZ AD 2-14

6	REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	Wartungsbetrieb für Luftfahrzeuge bis 5700 KG, Ersatzteile Wartungsbetrieb für Luftfahrzeuge über 5700 KG
	REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT	MAINT SER for ACFT up to 5700 KG, spares MAINT SER for ACFT above 5700 KG
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

### LOWG AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

### LOWG AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	Hotels in Graz
2	RESTAURANTS	Flughafenrestaurant
		AP restaurant
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Öffentliche Autobuslinien, Zubringerdienste, Taxi, Bahnverbindung
	TRANSPORTATION	Public buses, shuttle service, taxi, railway station
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Flughafen-Erste Hilfe Station, Sanitätsfahrzeug, Spitäler (7 NM)
	MEDICAL FACILITIES	Airport first aid station, ambulance, hospitals (7 NM)
5	BANK UND POSTAMT	Bank: Vorhanden Postamt: NIL
	BANK AND POST OFFICE	Bank: AVBL Post office: NIL
6	TOURISTENINFORMATION	Informationsschalter
	TOURIST OFFICE	Information counter
7	ANMERKUNGEN	Bordverpflegung auf Anfrage 24 Stunden vor Abflug
	REMARKS	Catering O/R 24 HR prior to DEP

### LOWG AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

### LOWG AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Kategorie 9 (ICAO)
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	CAT 9 (ICAO)
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	Bergungsfahrzeuge, Notstromfahrzeug 32 kVA
	RESCUE EQUIPMENT	Rescue vehicles, emergency power plant 32 kVA
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Bergeanhänger Nutzlast 25000 KG, Schlepp- und Bergestange bis 2000 KG Bugradlast, Kombitraverse KAT I & II, Hebebänder, Drehschemel zur Aufnahme von Flugzeugrümpfen, Flugzeughebekissen, Bergekeile Nutzlast 30000 KG
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	Recovery trailer payload 25000 KG, tow and rescue bar to 2000 KG nose wheel load, combination traverse CAT I & II, lifting straps, turntable for accommodating aircraft fuselags, aircraft lifting bags, recovery wedges payload 30000 KG
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOWG AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG**

**LOWG AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING**

1	<b>RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG</b>	01 OCT-31 MAY Schneepflüge, Schneeschleudern, Schneefräsen, Schneeladegerät, Kehrblasgeräte, Streugeräte für chemische Enteisung, Sandstreugeräte, Enteisungsgeräte mit Hubhöhe von 15 M (AEA-Typ II).
	<b>TYPES OF CLEARING EQUIPMENT</b>	01 OCT-31 MAY Snow ploughs, snow blowers, rotary snow plough, snow loading equipment, airblast sweepers, spreaders for chemical de-icing, sand spreaders, de-icing equipment lifting up to 15 M (AEA-type II).
2	<b>VORRANGIGE RÄUMUNGEN</b>	Piste, Rollbahn, Vorfeld
	<b>CLEARANCE PRIORITIES</b>	RWY, TWY, APN
3	<b>ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE</b>	Folgende Boden-Enteisungsmittel werden verwendet: Kalium Acetat (KAC), Natriumformiat (NAFO), Harnstoff (UREA), Kaliumformiat (KFOR).
	<b>USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT</b>	Following Surface de/anti-icing fluids and solid materials are used: potassium acetate fluids (KAC), sodium formate solids (NAFO), carbamide (UREA), potassium formate (KFOR).
4	<b>SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE</b>	NIL
	<b>SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS</b>	
5	<b>ANMERKUNGEN</b>	NIL
	<b>REMARKS</b>	

**LOWG AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)**

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

1	<b>OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES</b>	<b>GAC:</b> Bitumen, PCN 52/F/B/X/T <b>HANGAR:</b> Bitumen, PCN 36/F/B/W/T <b>MAIN:</b> Beton, PCN 50/R/A/W/T <b>SOUTH:</b> Bitumen, PCN 50/F/B/W/T, Beton, PCN 53/R/A/W/T <b>WEST:</b> Gras, Flugzeuge mit Einzelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 5000 KG. Flugzeuge mit Doppelrad je Fahrwerksbein: Bei 3.0 bar Reifendruck, ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 6300 KG.
	<b>APRON SURFACE AND STRENGTH</b>	<b>GAC:</b> Bitumen, PCN 52/F/B/X/T <b>HANGAR:</b> Bitumen, PCN 36/F/B/W/T <b>MAIN:</b> Concrete, PCN 50/R/A/W/T <b>SOUTH:</b> Bitumen, PCN 50/F/B/W/T, Concrete, PCN 53/R/A/W/T <b>WEST:</b> Grass, ACFT with single wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 5000 KG. ACFT with double wheel chassis leg: With 3.0 bar tyre pressure a MAX allowed total WT of 6300 KG.

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

**LOWG AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN**

**LOWG AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE	Vorhanden
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	AVBL
2	PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG	<p>Markierungshilfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistenkennzahlen</li> <li>- Schwellen und versetzte Schwellen</li> <li>- Pistenmittellinie</li> <li>- Pistenrand</li> <li>- Pistenenden</li> <li>- Aufsetzzone Piste 34C</li> <li>- Festabstand Piste 16C und Piste 34C</li> <li>- Rollbahnmittellinien</li> <li>- Erweiterte Rollbahnmittellinienmarkierung bei den Rollbahnen B, C, D, X, Y</li> <li>- Rollhalt</li> <li>- Rollbahnrand</li> <li>- Wendeflächenmarkierung der Piste 34C</li> <li>- Graspisten- und Grasrollbahnmarkierung</li> <li>- Vorfeldmarkierung</li> <li>- Zwischenhaltepositionen A1, C1, D1, D3, P20: Markierung gelb</li> </ul>
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	<p>Marking aids:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RWY designation NR</li> <li>- THR and DTHR</li> <li>- RCL</li> <li>- RWY edge</li> <li>- RWY end</li> <li>- TDZ RWY 34C</li> <li>- F DIST RWY 16C and RWY 34C</li> <li>- TWY CL</li> <li>- Extended taxiway centre line marking at taxiways B, C, D, X, Y</li> <li>- Taxi holding point</li> <li>- TWY edge</li> <li>- Turn pad marking RWY 34C</li> <li>- Grass RWY- and grass TWY marking</li> <li>- APN marking</li> <li>- Intermediate holding positions A1, C1, D1, D3, P20: Marking yellow</li> </ul>
3	HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"	Rollbahnen B, C, D, X, Y / Runway Guard Lights nicht vorhanden
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	TWY B, C, D, X, Y / Runway Guard Lights - NIL
4	ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN	NIL
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	
5	ANMERKUNGEN	Air-TWY G3: Mittellinie: Marker grün/gelb
	REMARKS	Air-TWY G3: CL: Markers G/Y

LOWG AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWG AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	PISTENRICHTUNG	MAßE DER PISTE (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE	SCHWELLEN- KOORDINATEN PISTENEND- KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE
DESIGNATIONS RWY NR	TRUE BRG GEO	DIMENSIONS OF RWY (M)	STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
16C	169.33	3000 x 45	RWY: PCN 61/F/B/ W/T Bitumen SWY: NIL	47 00 07.22N 015 26 11.81E GUND: 47	<u>341</u>	-0.35%
34C	349.34	3000 x 45	RWY: PCN 61/F/B/ W/T Bitumen SWY: NIL	46 58 40.03N 015 26 35.81E GUND: 47	<u>332</u>	0.35%
16L	169.00	640 x 30	RWY: AUW 2000 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	<u>333</u>	NIL
34R	349.00	640 x 30	RWY: AUW 2000 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	<u>337</u>	NIL
16R	169.00	760 x 25	RWY: AUW 5000 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	<u>339</u>	NIL
34L	349.00	760 x 25	RWY: AUW 5000 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	<u>336</u>	NIL

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	AUSMAß DER STOPPFLÄCHE (M)	AUSMAß DER FREIFLÄCHE (M)	AUSMAß DES PISTENSTREIFENS (M)	AUSMAß DER PISTENENDSICHER- HEITSFLÄCHE (M)	AUFFANGVOR- RICHTUNG DER PISTE	HINDERNISFREIE ZONE
DESIGNATIONS RWY NR	SWY DIMENSIONS (M)	CWY DIMENSIONS (M)	STRIP DIMENSIONS (M)	RESA DIMENSIONS (M)	RAG	OFZ
1	8	9	10	11	12	13
16C	NIL	60 x 150	3120 x 280	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
34C	NIL	NIL	3120 x 280	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	AUSMAß DER STOPPFLÄCHE (M)	AUSMAß DER FREIFLÄCHE (M)	AUSMAß DES PISTENSTREIFENS (M)	AUSMAß DER PISTENENDSICHER- HEITSFLÄCHE (M)	AUFFANGVOR- RICHTUNG DER PISTE	HINDERNISFREIE ZONE
DESIGNATIONS RWY NR	SWY DIMENSIONS (M)	CWY DIMENSIONS (M)	STRIP DIMENSIONS (M)	RESA DIMENSIONS (M)	RAG	OFZ
1	8	9	10	11	12	13
16L	NIL	NIL	700 x 75	NIL	NIL	NIL
34R	NIL	NIL	700 x 75	NIL	NIL	NIL
16R	NIL	NIL	820 x 60	NIL	NIL	NIL
34L	NIL	NIL	820 x 60	NIL	NIL	NIL

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN																
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS																
1	14																
16C/34C	<p>Schwelle Piste 16C um 260 M pisteneinwärts versetzt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite befestigte Schultern. Folgende Pistenabfahrt ist eine Schnellabrollbahn:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Piste</th> <th>Schnellabrollbahn</th> <th>Schnittwinkel (°)</th> <th>Abbiegeradius (M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>34C</td> <td>C</td> <td>25</td> <td>550</td> </tr> </tbody> </table> <p>DTHR RWY 16C displaced 260 M inward. Along RWY edges paved shoulders, WID 7.5 M. The following runway exit is a rapid exit taxiway:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>RWY</th> <th>Rapid exit TWY</th> <th>Intersection angle (°)</th> <th>Radius of turn-off (M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>34C</td> <td>C</td> <td>25</td> <td>550</td> </tr> </tbody> </table>	Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)	34C	C	25	550	RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)	34C	C	25	550
Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)														
34C	C	25	550														
RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)														
34C	C	25	550														
16L/34R	NIL																
16R/34L	<p>Schwelle Piste 16R und 34L 150 M pisteneinwärts versetzt. DTHR RWY 16R and 34L displaced 150 M inward.</p>																

LOWG AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWG AD 2.13 DECLARED DISTANCES

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6
16C	3000	3060	3000	2740	Declaration for intersection take-offs see LOWG AD 2.20 Local aerodrome regulations
TWY C	2217	2277	2217	NIL	
TWY B	1695	1755	1695	NIL	
TWY X	1640	1700	1640	NIL	
TWY Y	771	831	771	NIL	
34C	3000	3000	3000	3000	Declaration for intersection take-offs see LOWG AD 2.20 Local aerodrome regulations
TWY Y	2276	2276	2276	NIL	
TWY B	1377	1377	1377	NIL	
TWY X	1371	1371	1371	NIL	
TWY C	895	895	895	NIL	
16L	640	640	640	640	NIL
34R	640	640	640	640	NIL
16R	760	760	760	610	NIL
34L	760	760	760	610	NIL

## 4.2. Rollverfahren

4.2.1. Rollbahn B ist auf geringere "Code letter" beschränkt und für "Code F"-Luftfahrzeuge gesperrt.

Rollbahn D: "Oversteering Method" in den Kurven der Rollbahn sowie die Verwendung der "Cockpit Taxi Camera", insbesondere bei Drehungen, wird empfohlen.

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

Führung mittels "Follow Me"-Fahrzeug von / zur Piste wird auf Anfrage des Piloten bereitgestellt.

Falls die Rollbahnmittellinienmarkierungen und die Befeuerung nicht klar erkennbar sind, haben Piloten zu halten und ein "Follow Me"-Fahrzeug anzufordern.

Vor und nach der Landung/dem Abflug und dem Rollen werden die Piste und die Rollbahnen (inklusive der Schultern) durch den Betriebsleiter überprüft.

## 4.3. Rollrouten

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

Rollroute bei Landung Piste 16C: "Backtrack" am Ende der RWY (Wendefläche am Pistenende der RWY 16C verfügbar) - TWY C - Parkposition 38.

Rollroute bei Landung Piste 34C: Verlassen der RWY via TWY C oder TWY D - Hauptvorfeld - Parkposition 38.

Rollroute bei Abflug Piste 16C: Hauptvorfeld (Parkposition 38) - TWY D - RWY 16C.

Rollroute bei Abflug Piste 34C: Hauptvorfeld (Parkposition 38) - TWY C - "Backtrack" auf der Wendefläche THR RWY 34C.

Pistenrandbefeuerung: Weiße Unterflurfeuer.

Wendefläche verfügbar am Pistenende RWY 16C.

## 4.4. Parken und Bodenabfertigung

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

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

Auf dem Vorfeld gilt Mindestleistungseinstellung.

Bodenabfertigung ist für alle Luftfahrzeuge möglich. Für nähere Auskünfte betreffend die Dienste ist der Flughafenbetreiber im Voraus zu kontaktieren.

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

4.5.1. Rettungs- und Feuerbekämpfung CAT 9 verfügbar.

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

Für alle anderen Flüge ausgenommen Notfälle: ICAO CAT 10 wird bereitgestellt mit einer Vorbereitungszeit von:

- 30 MIN  
MON, TUE, WED, THU 0630-1500 (0530-1400) und  
FRI 0630-1230 (0530-1130) ausgenommen gesetzliche  
Feiertage;

## 4.2. Taxi procedures

4.2.1. TWY B is limited to smaller code letter and closed for code F aircraft.

TWY D: Oversteering method at taxiway curves and the use of "cockpit taxi camera", especially on turns, is recommended.

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

Guidance with a "Follow Me" car from / to the runway is provided on pilot's request.

If taxiway centerline markings and lighting are not clearly visible - pilots should stop and request a "Follow me" car.

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

## 4.3. Taxi routes

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

Taxi route landing RWY 16C: Backtrack on end of RWY (turn pad available on runway end RWY 16C) - TWY C - main apron - PRKG PSN 38.

Taxi route landing RWY 34C: Exit RWY via TWY C or TWY D - main apron - PRKG PSN 38.

Taxi route departure RWY 16C: Main apron (PRKG PSN 38) - TWY D - RWY 16C.

Taxi route departure RWY 34C: Main apron (PRKG PSN 38) - TWY C - backtrack on turn pad THR RWY 34C.

RWY edge lights: White surface lights.

Turn pad available on runway end RWY 16C.

## 4.4. Parking and ground handling

4.4.1. Parking main apron: Expect parking on PRKG PSN 38 (no push-back required).

All ACFT are guided by "Follow Me" car from / to the exits of apron.

Use minimum power setting on apron.

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

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

4.5.1. Rescue and firefighting CAT 9 available.

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

For all other flights except emergency: ICAO CAT 10 will be provided with lead time of:

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



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

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

#### 6. Vermeidung von Gefahren durch Abgasstrahl bzw. Propellerstrahl

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

#### 7. Gewitter mit Bliztätigkeit

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

#### 8. Chemische Enteisung

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

#### 9. Wendeflächenmarkierung auf der Wendefläche der Piste 34C

9.1. Für Luftfahrzeuge bis und inklusive Kategorie C: Für 180°-Drehung: Das Luftfahrzeug soll eine Rechtsdrehung am Ende der Piste 34C durchführen. Die Wendeflächenmarkierung verwenden.

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

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

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

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

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

#### 7. Thunderstorm with lightning activity

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

#### 8. Chemical deicing

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

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

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

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

7	ANMERKUNGEN	Sauerstoff/Stickstoff: 0600-1800 (0500-1700) Während der gesetzlichen Sommerzeit siehe Seite GEN 2.1-2.
	REMARKS	Oxygen/nitrogen: 0600-1800 (0500-1700) During legal summer time see page GEN 2.1-2.

## LOWW AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

## LOWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	Vorhanden AVBL
	RESTAURANTS	Vorhanden AVBL
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL TRANSPORTATION	Öffentliche Autobus- und Eisenbahnverbindung; Taxi, Mietwagendienst Public bus and railway; taxi, rent-a-car service
	4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN MEDICAL FACILITIES
5	BANKEN UND POSTÄMTER BANK AND POST OFFICE	Bank: Vorhanden Postamt: Vorhanden Bank: AVBL Post office: AVBL
	6	TOURISTENINFORMATION TOURIST OFFICE
7	ANMERKUNGEN REMARKS	NIL

## LOWW AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

## LOWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	Kategorie 10 (EASA) CAT 10 (EASA)
	2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG RESCUE EQUIPMENT
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	Abspannset, Bergewagen, Bergetraversen für Kranbergung, Hebekissensystem, Drehschemel zur Rumpfaufnahme mit separatem Fahrwerk, Schleppkits, Bodenverstärkungssystem; verfügbar für sämtliche Luftfahrzeuge Tethering equipment, recovery dollies, multisling fuselage lifting system, lifting bags system, turntable for fuselage support with separate running gear, de-bogging kits, reinforced ground material; AVBL for all ACFT
	4	ANMERKUNGEN REMARKS

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

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

1	<b>RÄUMUNGS-AUSRÜSTUNG</b>	Schneepflüge, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehrblasgeräte, Enteisierungsfahrzeuge, Streugeräte (Harnstoff und Sand), Lastkraftwagen
	<b>TYPES OF CLEARING EQUIPMENT</b>	Snow ploughs, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, de-icing vehicles, spreaders (urea and sand), motor lorries
2	<b>VORRANGIGE RÄUMUNGEN</b>	Piste, Rollbahn, Vorfeld
	<b>CLEARANCE PRIORITIES</b>	RWY, TWY, APN
3	<b>ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE</b>	Pisten und Rollbahnen werden enteist mit KFOR, NAFO.
	<b>USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT</b>	RWY und TWY de-iced / anti-iced with KFOR, NAFO.
4	<b>SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE</b>	NIL
	<b>SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS</b>	
5	<b>ANMERKUNGEN</b>	NIL
	<b>REMARKS</b>	

**LOWW AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND  
HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)**

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

1	<b>OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES</b>	<b>GAC:</b> Beton, PCN 66/R/A/W/T <b>MAIN:</b> Beton, PCN 66/R/A/W/T
	<b>APRON SURFACE AND STRENGTH</b>	<b>GAC:</b> Concrete, PCN 66/R/A/W/T <b>MAIN:</b> Concrete, PCN 66/R/A/W/T

2	<p><b>BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN</b></p>	<p><b>ROLLBAHNEN:</b></p> <p><b>A1</b> (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>A1</b> (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>A2</b> (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>A2</b> (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>A3</b> (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>A3</b> (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>A4, A6</b> 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>A7</b> 23 M, Bitumen, PCN 75/F/B/W/T</p> <p><b>A8, A9</b> 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>A10</b> 23 M, Bitumen, PCN 75/F/B/W/T</p> <p><b>A11</b> (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>A11</b> (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>A12</b> (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>A12</b> (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>B1</b> (östlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>B1</b> (westlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>B2</b> (östlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>B2</b> (westlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10</b> 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>B11</b> (östlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>B11</b> (westlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>B12</b> (östlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>B12</b> (westlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>D</b> (südlich Rollbahn B2) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>D</b> (nördlich Rollbahn B2) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>E, L</b> 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>M</b> (von Rollbahn A12 bis Rollbahn A11) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>M</b> (von Rollbahn A11 bis Exit 7) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>M</b> (von Exit 7 bis Rollbahn A1) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/B/W/T</p> <p><b>M</b> (von Rollbahn A1 bis Rollbahn B5) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>P, Q, W</b> 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>ROLLGASSEN:</b></p> <p><b>16, 17, 18, 19, 20</b> Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>31</b> Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>32, 33, 34, 35</b> Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>36</b> (von Rollgasse 35 bis westlich der Rollgasse 37 (Mittelstreifen)) Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>36</b> (von Rollgasse 35 bis westlich der Rollgasse 37 (Randstreifen)) Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>36</b> (von Rollgasse 37 bis Rollbahn W) Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>37, 38, 40 centre</b> Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>40 blue</b> („BLUE LINE“ von PRKG PSN F04 bis PRKG PSN F26) Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>40 blue</b> („BLUE LINE“ von PRKG PSN F32 bis Rollgasse 40 centre) Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>40 orange</b> („ORANGE LINE“ von PRKG PSN H41 bis PRKG PSN H46) Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p><b>40 orange</b> („ORANGE LINE“ von PRKG PSN H97 bis Rollgasse 40 centre) Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>42</b> Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>43</b> Beton, PCN 66/R/A/W/T</p>
---	---	--

	<p><b>TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH</b></p>	<p><b>TWY:</b></p> <p><b>A1</b> (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>A1</b> (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>A2</b> (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>A2</b> (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>A3</b> (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>A3</b> (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>A4, A6</b> 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>A7</b> 23 M, bitumen, PCN 75/F/B/W/T  <b>A8, A9</b> 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>A10</b> 23 M, bitumen, PCN 75/F/B/W/T  <b>A11</b> (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>A11</b> (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>A12</b> (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>A12</b> (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>B1</b> (E of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>B1</b> (W of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>B2</b> (E of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>B2</b> (W of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10</b> 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>B11</b> (E of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>B11</b> (W of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>B12</b> (E of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>B12</b> (W of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>D</b> (S of TWY B2) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>D</b> (N of TWY B2) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>E, L</b> 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>M</b> (FM TWY A12 to TWY A11) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>M</b> (FM TWY A11 to Exit 7) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>M</b> (FM Exit 7 to TWY A1) 23 M, bitumen, PCN 75/F/B/W/T  <b>M</b> (FM TWY A1 to TWY B5) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>P, Q, W</b> 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p><b>TXL:</b></p> <p><b>16, 17, 18, 19, 20</b> concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>31</b> bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>32, 33, 34, 35</b> concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>36</b> (FM TXL 35 to W of TXL 37 (centre strip)) concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>36</b> (FM TXL 35 to W of TXL 37 (edge strip)) bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>36</b> (FM TXL 37 to TWY W) bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>37, 38, 40 centre</b> bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>40 blue</b> ('BLUE LINE' FM PRKG PSN F04 to PRKG PSN F26) concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>40 blue</b> ('BLUE LINE' FM PRKG PSN F32 to TXL 40 centre) bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>40 orange</b> ('ORANGE LINE' FM PRKG PSN H41 to PRKG PSN H46) concrete, PCN 66/R/A/W/T  <b>40 orange</b> ('ORANGE LINE' FM PRKG PSN H97 to TXL 40 centre) bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>42</b> bitumen, PCN 75/F/A/W/T  <b>43</b> concrete, PCN 66/R/A/W/T</p>
3	<p><b>POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL</b></p>	<p>Vorfeld - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel <u>177 M (580 FT)</u> oder Schwelle Piste 11: <u>175 M (575 FT)</u> oder Schwelle Piste 29: <u>183 M (600 FT)</u> oder Schwelle Piste 16: <u>182 M (597 FT)</u> oder Schwelle Piste 34: <u>178.7 M (586 FT)</u>          ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4</p>
	<p><b>ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION</b></p>	<p>APN - AVG ELEV <u>177 M (580 FT)</u> or THR RWY 11: <u>175 M (575 FT)</u> or THR RWY 29: <u>183 M (600 FT)</u> or THR RWY 16: <u>182 M (597 FT)</u> or THR RWY 34: <u>178.7 M (586 FT)</u>          ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4</p>
4	<p><b>VOR KONTROLLPUNKTE</b></p>	<p>NIL</p>
	<p><b>VOR CHECKPOINTS</b></p>	
5	<p><b>INS KONTROLLPUNKTE</b></p>	<p>Siehe Luftfahrzeugabstell-/andockkarte</p>
	<p><b>INS CHECKPOINTS</b></p>	<p>See APDC</p>

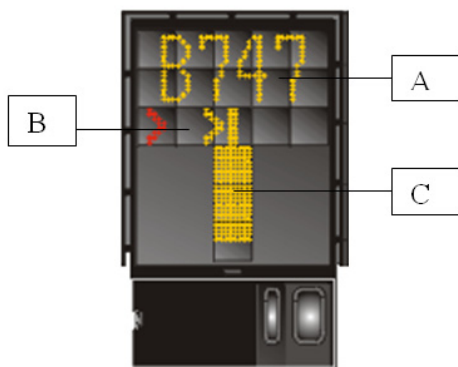
6	<b>ANMERKUNGEN</b>	Entlang aller Rollbahnen Schultern gemäß EASA CS ADR.DSN.D.305; die ersten 3,5-4,5 M befestigt. Der Hindernisabstand zwischen der Mittellinie der Rollbahn "L" und dem südlichen Rand des Hauptvorfeldes zwischen Rollgasse 34 und Rollgasse 35 beträgt 42,5 M.
	<b>REMARKS</b>	Shoulders in accordance with EASA CS ADR.DSN.D.305; first 3,5-4,5 M paved along all TWY. The OBST clearance DIST from the CL of TWY "L" to the southern edge of main APN between TL 34 and TL 35 is 42,5 M.

**LOWW AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN**

**LOWW AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	<b>VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE</b>	<p>Rollhilfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Lotsenfahrzeuge auf den Abstellpositionen und für Rollbewegungen am gesamten GAC Vorfeld. Auf Anforderung von Piloten erfolgt Rollhilfe durch Lotsenfahrzeuge auch auf Rollbahnen und Rollgassen.</li> <li>b) Optische Andockleitsysteme „SAFEGATE“ Pier Ost, Pier West und Pier Nord. Routinemäßiges Andockverfahren Pier Ost, Pier West und Pier Nord:</li> </ul>
	<b>USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS</b>	<p>Surface Movement Guidance:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Follow-me-cars on PRKG PSNs and for all taxiing ACFT on GAC apron mandatory. On pilots request follow-me-cars available to facilitate taxiing on taxiways and aircraft-stand-taxilanes.</li> <li>b) Visual docking guidance system 'SAFEGATE' Pier East, Pier West and Pier North. Routine docking manoeuvre Pier East, Pier West and Pier North: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Check that the correct aircraft type is displayed.</li> <li>2) The 'floating' arrows indicate that the system is activated.</li> <li>3) Follow lead-in line.</li> <li>4) When the vertical closing rate field turns to steady yellow the aircraft is caught by laser.</li> <li>5) Watch the red and yellow arrows for azimuth guidance, yellow arrows on both sides of the yellow centre line indicate the correct azimuth position.</li> <li>6) When the ACFT is 20 M away from the stop position, the closing rate information indicates the distance to go by steadily reducing until reaching the final stop position. In addition, the remaining distance to go in meters is indicated on the visual docking guidance display.</li> <li>7) When the correct stop position is reached, the display will show 'STOP' in yellow letters and the outer parts of the azimuth field will turn red.</li> <li>8) When the aircraft is correctly parked 'OK' will be displayed after a few seconds.</li> <li>9) After fixing the front gear 'CHOCK ON' will be displayed for the next 3 minutes.</li> </ul> </li> </ul> <p>EMERGENCY STOP: 'STOP' in yellow letters with red indication left and right of azimuth guidance will appear on the display.</p>

SAFEGATE



**A ALPHANUMERICAL**

ACFT type	(preselected)
WAIT / VIEW / BLOCK	Not allowed object within scanning range - stand not usable
WAIT / GATE / BLOCK	Not allowed object within scanning range - stand not usable
SLOW DOWN	taxiing speed to high
ACFT Type and SLOW	a) Bad weather conditions visibility is reduced b) Aircraft lost during docking
STOP	Emergency stop
STOP / ID / FAIL	Identification failed - stop
STOP / SBU	Too far of centre line within last 2 M to stop position
STOP / TOO / FAST	Taxiing speed much to high - stop
STOP followed by OK	Correct stop position
TOO FAR	ACFT has overshoot the stop position (more than 1 M)
CHOCK ON	(disappears after 3 MIN)

**B AZIMUTH GUIDANCE**

(Laser scanning technique) for use by pilots occupying both the left and right seats

**C CLOSING RATE INFORMATION**

Indicates the distance to stop position

2	<b>PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG</b>	<p>Markierungshilfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistenkennzahlen</li> <li>- Schwellen</li> <li>- Pistenmittellinie</li> <li>- Pistenrand</li> <li>- Aufsetzzonen und Festabstand</li> <li>- Rollbahnmittellinie</li> <li>- Rollbahnrand</li> <li>- Erweiterte Rollbahnmarkierung</li> <li>- Abstellpositionen und markierte Wege für Personen und Fahrzeuge auf dem Vorfeld</li> <li>- Rollhaltepunkt für Kategorie I bzw. II/III Betrieb: Entfernung zur Piste 11/29 120 M von der Pistenmittellinie Entfernung zur Piste 16/34 120 M vom Pistenrand</li> <li>- Zwischenhaltepositionen</li> </ul>
	<b>RWY AND TWY MARKINGS AND LGT</b>	<p>Marking aids:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RWY designation NR</li> <li>- THR</li> <li>- RCL</li> <li>- RWY edge</li> <li>- TDZ and F DIST</li> <li>- TWY CL</li> <li>- TWY edge</li> <li>- Enhanced TWY marking</li> <li>- PRKG PSN and marked ways for persons and vehicles on the APN</li> <li>- taxi-HLDG PSN for CAT I and II/III OPS respectively: DIST to RWY 11/29 120 M FM RCL DIST to RWY 16/34 120 M FM RWY edge</li> <li>- intermediate HLDG PSN</li> </ul>
3	<b>HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"</b>	Rot befeuerte Haltebalken verfügbar, keine "Runway guard lights"
	<b>STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS</b>	Red lighted Stop Bars AVBL; no runway guard lights
4	<b>ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN</b>	NIL
	<b>OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES</b>	
5	<b>ANMERKUNGEN</b>	NIL
	<b>REMARKS</b>	

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	PISTENRICHTUNG	MAß DER PISTE (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE	SCHWELLEN- KOORDINATEN PISTENEND- KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE
DESIGNATIONS RWY NR	TRUE BRG GEO	DIMENSIONS OF RWY (M)	STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
16	164.18	3600 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL	48 07 11.22N 016 34 41.40E GUND: 44	<u>182</u>	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
34	344.19	3600 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL	48 05 19.07N 016 35 28.82E GUND: 44	<u>179</u>	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	AUSMAß DER STOPPFLÄCHE (M)	AUSMAß DER FREIFLÄCHE (M)	AUSMAß DES PISTENSTREIFENS (M)	AUSMAß DER PISTENENDSICHER- HEITSFLÄCHE (M)	AUFFANGVOR- RICHTUNG DER PISTE	HINDERNISFREIE ZONE
DESIGNATIONS RWY NR	SWY DIMENSIONS (M)	CWY DIMENSIONS (M)	STRIP DIMENSIONS (M)	RESA DIMENSIONS (M)	RAG	OFZ
1	8	9	10	11	12	13
11	NIL	60 x 150	3620 x 300	124 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
29	NIL	60 x 150	3620 x 300	140 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
16	NIL	60 x 150	3720 x 300	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
34	NIL	60 x 150	3720 x 300	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart



KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN																																								
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS																																								
1	14																																								
11/29	<p>Piste 11/29 20 M beiderseits der Mittellinie gerillt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite Schultern (Bitumen). Folgende Pistenabfahrten sind Schnellabrollbahnen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Piste</th> <th>Schnellabrollbahn</th> <th>Schnittwinkel (°)</th> <th>Abbiegeradius (M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>11</td><td>A4</td><td>30</td><td>550</td></tr> <tr><td>11</td><td>A6</td><td>30</td><td>550</td></tr> <tr><td>29</td><td>A7</td><td>20</td><td>550</td></tr> <tr><td>29</td><td>A9</td><td>30</td><td>550</td></tr> </tbody> </table> <p>RWY 11/29 grooved 20 M on each side of RCL. Along RWY edges shoulders, WID 7.5 M (bitumen). The following runway exits are rapid exit taxiways:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>RWY</th> <th>Rapid exit TWY</th> <th>Intersection angle (°)</th> <th>Radius of turn-off (M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>11</td><td>A4</td><td>30</td><td>550</td></tr> <tr><td>11</td><td>A6</td><td>30</td><td>550</td></tr> <tr><td>29</td><td>A7</td><td>20</td><td>550</td></tr> <tr><td>29</td><td>A9</td><td>30</td><td>550</td></tr> </tbody> </table>	Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)	11	A4	30	550	11	A6	30	550	29	A7	20	550	29	A9	30	550	RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)	11	A4	30	550	11	A6	30	550	29	A7	20	550	29	A9	30	550
Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)																																						
11	A4	30	550																																						
11	A6	30	550																																						
29	A7	20	550																																						
29	A9	30	550																																						
RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)																																						
11	A4	30	550																																						
11	A6	30	550																																						
29	A7	20	550																																						
29	A9	30	550																																						
16/34	<p>Piste 16/34 20 M beiderseits der Mittellinie gerillt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite Schultern (Bitumen). Folgende Pistenabfahrten sind Schnellabrollbahnen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Piste</th> <th>Schnellabrollbahn</th> <th>Schnittwinkel (°)</th> <th>Abbiegeradius (M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>16</td><td>B6</td><td>30</td><td>545</td></tr> <tr><td>16</td><td>B8</td><td>30</td><td>543</td></tr> <tr><td>16</td><td>B10</td><td>25</td><td>750</td></tr> <tr><td>34</td><td>B5</td><td>30</td><td>545</td></tr> </tbody> </table> <p>RWY 16/34 grooved 20 M on each side of RCL. Along RWY edges shoulders, WID 7.5 M (bitumen). The following runway exits are rapid exit taxiways:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>RWY</th> <th>Rapid exit TWY</th> <th>Intersection angle (°)</th> <th>Radius of turn-off (M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>16</td><td>B6</td><td>30</td><td>545</td></tr> <tr><td>16</td><td>B8</td><td>30</td><td>543</td></tr> <tr><td>16</td><td>B10</td><td>25</td><td>750</td></tr> <tr><td>34</td><td>B5</td><td>30</td><td>545</td></tr> </tbody> </table>	Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)	16	B6	30	545	16	B8	30	543	16	B10	25	750	34	B5	30	545	RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)	16	B6	30	545	16	B8	30	543	16	B10	25	750	34	B5	30	545
Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)																																						
16	B6	30	545																																						
16	B8	30	543																																						
16	B10	25	750																																						
34	B5	30	545																																						
RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)																																						
16	B6	30	545																																						
16	B8	30	543																																						
16	B10	25	750																																						
34	B5	30	545																																						

**LOWW AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN**

**LOWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

PISTEN-BEZEICHNUNG RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6
11	3500	3560	3500	3500	NIL
TWY A11	3390	3450	3390	NIL	
TWY A10	3001	3061	3001	NIL	
TWY A9	2458	2518	2458	NIL	
TWY A7	1930	1990	1930	NIL	
29	3500	3560	3500	3500	NIL
TWY A2	3404	3464	3404	NIL	
TWY A3	3158	3218	3158	NIL	
TWY A4	2639	2699	2639	NIL	
TWY A6	2116	2176	2116	NIL	
TWY A8	1340	1400	1340	NIL	
16	3600	3660	3600	3600	NIL
TWY B2	3470	3530	3470	NIL	
TWY B4	2482	2542	2482	NIL	
TWY B5	2219	2279	2219	NIL	
TWY B7	1806	1866	1806	NIL	
TWY B9	1373	1433	1373	NIL	

PISTEN-BEZEICHNUNG RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6
34	3600	3660	3600	3600	NIL
TWY B11	3448	3508	3448	NIL	
TWY B10	2336	2396	2336	NIL	
TWY B8	1949	2009	1949	NIL	
TWY B6	1492	1552	1492	NIL	

**LOWW AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG**

**LOWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	BEFEUERUNG DER PISTEN- SCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN THR LGT COLOUR WING BARS	ART DES GLEITWINKELBE- FEUERUNGSSYSTEMS TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	ART UND LÄNGE DER PISTEN- AUFSETZZONENBEFEUE- RUNG TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
11	PALS (ICAO-Standard, CAT I), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar PALS (ICAO-standard, CAT I), with FLG LGT; adjustable in 5 stages	grün G	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.1° MEHT: 54.1 FT  PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.1° MEHT: 54.1 FT	NIL
29	PALS (ICAO-Standard, CAT II/III), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar PALS (ICAO-standard, CAT II/III), with FLG LGT; adjustable in 5 stages	grün G	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 52.9 FT  PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.0° MEHT: 52.9 FT	weiß (Unterflurfeuer) W (SFC LGT)

PISTENKENNZAHL  RWY DESIGNATOR	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG  APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	BEFEUERUNG DER PISTEN- SCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN  THR LGT COLOUR WING BARS	ART DES GLEITWINKELBE- FEUERUNGSSYSTEMS  TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	ART UND LÄNGE DER PISTEN- AUFSETZZONENBEFEUE- RUNG  TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
16	PALS (ICAO-Standard, CAT II/ III), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar  PALS (ICAO-standard, CAT II/III), with FLG LGT; adjustable in 5 stages	grün G	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 50.0 FT  PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.0° MEHT: 50.0 FT	weiß (Unterflurfeuer) W (SFC LGT)
34	PALS (ICAO-Standard, CAT I), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar  PALS (ICAO-standard, CAT I), with FLG LGT; adjustable in 5 stages	grün G	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 50.4 FT  PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.0° MEHT: 50.4 FT	NIL

PISTENKENNZAHL  RWY DESIGNATOR	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMIT- TELLINIENBEFEUERUNG  RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEUERUNG  RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBE- FEUERUNG UND AUßENBAL- KEN  RWY END LGT COLOUR WING BARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUE- RUNG  SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
11	weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer  W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LIH	3500 M, 60 M, weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer)  3500 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omni-directional top LGT, LIL)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEHRUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBEFUEHRUNG UND AUßENBALKEN RWY END LGT COLOUR WING BARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
29	weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LIH	3500 M, 60 M, weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer) 3500 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omnidirectional top LGT, LIL)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL
16	weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LIH	3600 M, 60 M, weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer) 3600 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omnidirectional top LGT, LIL)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL
34	weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LIH	3600 M, 60 M, weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer) 3600 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omnidirectional top LGT, LIL)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
11	Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH
29	Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer, in 5 Stufen regelbar. Bei CAT I Flugbetrieb sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900 M zugeschaltet; die Blitzfeuer und die Schwellenblitzfeuer werden auf Verlangen des Piloten sofort abgeschaltet; bei CAT II/III Flugbetrieb sind die inneren 300 M der Blitzfeuer und die Schwellenblitzfeuer abgeschaltet. RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH. During CAT I OPS sequenced strobe LGT are provided and OPR in full LEN of 900 M; the sequenced strobe LGT and the THR IDENT LGT will be switched-OFF IMT on pilots REQ; during CAT II/III OPS the inner 300 M of the sequenced strobe LGT and the THR IDENT LGT are switched-OFF.
16	Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer, in 5 Stufen regelbar. Bei CAT I Flugbetrieb sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900 M zugeschaltet; die Blitzfeuer und die Schwellenblitzfeuer werden auf Verlangen des Piloten sofort abgeschaltet; bei CAT II/III Flugbetrieb sind die inneren 300 M der Blitzfeuer und die Schwellenblitzfeuer abgeschaltet. RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH. During CAT I OPS sequenced strobe LGT are provided and OPR in full LEN of 900 M; the sequenced strobe LGT and the THR IDENT LGT will be switched-OFF IMT on pilots REQ; during CAT II/III OPS the inner 300 M of the sequenced strobe LGT and the THR IDENT LGT are switched-OFF.
34	Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH

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

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

1	ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT	NIL
	ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION	
2	LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG	<p>LDI: NIL</p> <p>Anemometer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Piste 11: 270 M südlich der Pistenmittellinie, 400 M südöstlich der Schwelle Piste 11, nicht befeuert.</li> <li>- Piste 29: 160 M südlich der Pistenmittellinie, 330 M südwestlich der Schwelle Piste 29, nicht befeuert.</li> <li>- Piste 16: 210 M östlich der Pistenmittellinie, 370 M nordöstlich der Schwelle Piste 16, nicht befeuert.</li> <li>- Piste 34: 170 M östlich der Pistenmittellinie, 390 M südöstlich der Schwelle Piste 34, nicht befeuert.</li> </ul>
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	<p>LDI: NIL</p> <p>Anemometer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RWY 11: 270 M S of RCL, 400 M SE of THR RWY 11, not LGTD.</li> <li>- RWY 29: 160 M S of RCL, 330 M SW of THR RWY 29, not LGTD.</li> <li>- RWY 16: 210 M E of RCL, 370 M NE of THR RWY 16, not LGTD.</li> <li>- RWY 34: 170 M E of RCL, 390 M SE of THR RWY 34, not LGTD.</li> </ul>
3	ROLLBAHNRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	<p>Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer, zwischen Rollhalt und Piste</p> <p>Rollbahnmittellinie: grün, Hochleistungsfeuer, alle Rollbahnen, EXIT 1 - EXIT 15, EXIT 21 - EXIT 24, EXIT 31 - EXIT 36; grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer, A1 - A12, B1 - B12</p> <p>Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer, gerichtete Unterflurfeuer, zusätzlich beleuchtete Schilder und TORA-Schilder bei verkürzter Startstrecke</p> <p>Zwischenhalteposition: rot oder gelb, Hochleistungsfeuer, gerichtete Unterflurfeuer, zusätzlich beleuchtete Schilder</p>
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	<p>TWY edge: B, LIL, BTN HLDG points and runway</p> <p>TWY CL: G, LIH, all TWY, EXIT 1 - EXIT 15, EXIT 21 - EXIT 24, EXIT 31 - EXIT 36; G to HLDG point, G/Y FM HLDG point to RCL, LIH, A1 - A12, B1 - B12</p> <p>HLDG point: R, LIH, directional SFC LGT, additionally lighted signs and TORA signs at intersections</p> <p>Intermediate HLDG PSN: R or Y, LIH, directional SFC LGT, additionally lighted signs</p>
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	Notstromversorgung gemäß EASA ADR.DSN: CAT I MAX Umschaltzeit 15 Sekunden; CAT II/III Umschaltzeit 1 Sekunde.
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	SRY power supply according EASA ADR.DSN; CAT I MAX switch-over time 15 SEC; CAT II/III MAX switch-over time 1 SEC.
5	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOWW AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE**

**LOWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

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

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

**LOWW AD 2.17 ATS LUFTRAUM**

**LOWW AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG	CTR LOWW 48 17 00.0000N 016 23 00.0000E - 48 17 00.0000N 016 29 00.0000E - 48 18 22.0000N 016 36 11.0000E - 48 04 40.0000N 016 50 27.0000E - 47 58 28.0000N 016 45 55.0000E - 47 51 34.0000N 016 33 43.0000E - 48 08 34.0000N 016 15 53.0000E - 48 09 30.0000N 016 13 00.0000E - 48 16 20.0000N 016 17 40.0000E - 48 17 00.0000N 016 23 00.0000E
	DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	
2	HÖHENBEGRENZUNG	2500 FT AMSL / GND
	VERTICAL LIMITS	
3	LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG	D
	AIRSPACE CLASSIFICATION	
4	RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N)	WIEN TOWER EN
	ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)	
5	ÜBERGANGSHÖHE	3050 M (10000 FT) AMSL
	TRANSITION ALTITUDE	
6	BETRIEBSZEITEN	H24
	HOURS OF APPLICABILITY	
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOWW AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN**

**LOWW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Dienst- bezeichnung Service Designation	Rufzeichen Call Sign	Kanal Channel	Satvoice	Anmelde- adresse Logon Address	Dienststunden Hours of Operation	Anmerkungen Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP	WIEN RADAR	118.775 125.175 129.050 134.675 136.250	NIL	NIL	H24	FL245 und darunter VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; FL245 and BLW VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;
APP	WIEN ARRIVAL	119.800 134.125	NIL	NIL	H24	VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;
TWR	WIEN TOWER	119.400 123.800 124.475 121.200	NIL	NIL	H24	Hauptfrequenz/PRI FREQ Hauptfrequenz/PRI FREQ Nebenfrequenz/SRY FREQ Nebenfrequenz/SRY FREQ VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;
TWR	WIEN GROUND	121.600 121.775	NIL	NIL	0430-2230 (0330-2130)	VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;
DEL	WIEN DELIVERY	122.125	NIL	NIL	H24	Streckenfreigabe für Abflüge RTE CLR for DEP FLT
FIS	WIEN INFORMATION	118.525	NIL	NIL	0730-ECET (0630- ECET)	TFI (Terminal Flight Information) Von der Anflugkontrolle ausgeübter Dienst für VFR-Flüge in FL245 und darunter innerhalb des Verantwortungsbereiches von APP Wien TFI (Terminal Flight Information) SVC for VFR FLT at FL245 and BLW provided by APP WI the area of responsibility of APP Wien
ARR ATIS	NIL	122.955	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6331 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6331
DEP ATIS	NIL	121.730	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6332 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6332

DIENTS- BEZEICHNUNG	RUFZEICHEN	KANAL	SATVOICE	ANMELDE- ADRESSE	DIENTSTSTUNDEN	ANMERKUNGEN
SERVICE DESIGNATION	CALL SIGN	CHANNEL		LOGON ADDRESS	HOURS OF OPERATION	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
Enteisungskoo rdinator / De- icing coordinator	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	Verfügbarkeit mit NOTAM verlaubar. AVBL announced by NOTAM.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	NIL	NIL	H24	VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;

**LOWW AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDE-  
HILFEN**

**LOWW AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LAN-  
DING AIDS**

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	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
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	FMD	110.400 MHZ (CH41X)	H24	DME: 48 06 18.41N 016 37 45.35E  DVOR: 48 06 18.41N 016 37 45.35E	<u>194.8 M / 639 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LOC 34 (5°E / JAN 2022)	OEN	108.100 MHZ	H24	48 07 23.03N 016 34 36.40E	NIL	NIL	Facility performance CAT III/E/3 LOC course 339° MAG
DME 34	OEN	CH18X	H24	48 05 28.95N 016 35 32.84E	<u>184.2 M / 604 FT</u>	NIL	NIL
GP 34		334.700 MHZ	H24	48 05 28.85N 016 35 32.48E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.2 M / 50 FT

\_\_\_ 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)	IDENTIFIZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTEANBIETER KENNUNG REFERENZPFAD	BETRIEBSZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGSPUNKT	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 11 (5°E / JAN 2022)	OEW	110.300 MHZ	H24	48 06 16.26N 016 35 22.28E	NIL	NIL	Facility performance CAT III/E/3 LOC course 111° MAG
DME 11	OEW	CH40X	H24	48 07 13.36N 016 32 09.60E	<u>180.7 M / 593 FT</u>	NIL	NIL
GP 11		335.000 MHZ	H24	48 07 13.57N 016 32 09.44E	NIL	NIL	GP 3.1° ILS RDH 16.4 M / 54 FT
LOC 29 (5°E / JAN 2022)	OEX	109.550 MHZ	H24	48 07 28.18N 016 31 41.49E	NIL	NIL	Facility performance CAT III/E/4 LOC course 291° MAG
DME 29	OEX	CH32Y	H24	48 06 31.64N 016 34 17.38E	191.7 M / 629 FT	NIL	NIL
GP 29		332.450 MHZ	H24	48 06 31.76N 016 34 17.73E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.8 M / 52 FT
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.

\_\_\_ 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 DECLINATION)	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
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	STO	113.000 MHZ (CH77X)	H24	DME: 48 25 01.51N 016 01 07.53E  DVOR: 48 25 01.69N 016 01 06.94E	<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
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

\_\_\_ 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)	IDENTIFIZIERUNG	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-BEZUGSPUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
SBAS	EGNOS 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
ASR		NIL	H24	48 06 02.02N 016 34 40.12E	NIL	NIL	PSR 120 NM/25000 FT; S-Band 10 CM; Mode S 120 NM/46000 FT, SSR Modi/modes A, C und/and S.
SMR		NIL	H24	NIL	NIL	NIL	NIL
WAM		NIL	H24	NIL	NIL	NIL	FIR LOVV + 40 NM SSR Modi/modes A, C und/and S.

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

## LOWW AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

### 1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

1.1. Segelflug-, Para- und Hängegleiterbetrieb nicht zugelassen;

## LOWW AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

### 1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

1.1. Glider flying, para- and hang-gliding not permitted;

1.2. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWW und in der TMA LOWW 1-8 (siehe AD 2.22)

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

1.4. Normalerweise wird innerhalb der TMA LOWW 1-8 Radar-dienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindest-flughöhen bei Radarführung innerhalb der TMA LOWW 1-8 siehe Karte im Teil AD 2.24.

1.5. Die Instrumenten Anflug- und Abflugverfahren für den Flughafen Wien sind im Teil AD 2.24 enthalten.

1.6. Zur Piste 16 und 29 sind ILS Cat II und Cat III B Anflüge zulässig.

1.7. Ergänzende Vorgaben zu AD 1.1, Punkt 6.5:

Folgende **kontrollierte Flüge** müssen vor der Aufgabe des ATC Flugplanes mit der Anflugkontrollstelle Wien (Telefonnummer +43 5 1703 3535) koordiniert werden:

- IFR Flüge bei denen (mehrere) Anflüge bzw. Fehlanflüge auf den Flughafen Wien-Schwechat zu Übungszwecken durchgeführt werden sollen.
- IFR Flüge, wenn Warterunden zu Übungszwecken geflogen werden sollen.
- Sonstige kontrollierte Flüge im Zuständigkeitsbereich der Anflugkontrollstelle Wien (z.B.: Area BALAD HLDG, TUN VOR, etc.) mit einem speziellen Flugprogramm. Dazu zählen jedenfalls Arbeitsflüge (Art. 2 Z 12 VO (EU) 923/2012 [SERA-Verordnung]), aber auch Erprobungsflüge (§ 33 LVR2014) bzw. Testflüge (Teil-BEGRIFFSBESTIMMUNGEN Ziffer 53 VO (EU) 2017/373), Instandhaltungstestflüge (ANHANG I Ziffer 76a VO (EU) 965/2012) sowie alle sonstigen kontrollierten Flüge welche beabsichtigen Airwork durchzuführen.

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

*Anmerkung:* Das Nichteinhalten des oben beschriebenen Verfahrens kann zu signifikanten Verspätungen oder dem Ablehnen des beantragten Programms durch die Anflugkontrollstelle Wien führen.

1.8. Nutzung der Pisten als "getrennte Pisten" im Sinne der VO (EU) 965/2012

1.2. Procedure for VFR flights within CTR LOWW and within TMA LOWW 1-8 (see AD 2.22);

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

1.4. Normally radar service is provided for arriving and departing IFR flights within the TMA LOWW 1-8. Minimum altitudes when using SRE/SSR within the TMA LOWW 1-8 see part AD 2.24.

1.5. Instrument approach and departure procedures are included in part AD 2.24.

1.6. To RWY 16 and 29 Cat II and Cat III B ILS operations are permitted.

1.7. Additional requirements in regard to AD 1.1, Point 6.5:

The following **controlled flights** shall be coordinated with the approach control unit Wien (telephone number +43 5 1703 3535) prior to the submission of an ATC flight plan:

- IFR flights if (multiple) approaches or missed approaches to the aerodrome Wien-Schwechat are planned for training purposes.
- IFR flights if holding patterns are planned for training purposes.
- Other controlled flights in the area of responsibility of the approach control unit Wien (e.g.: Area BALAD HLDG, TUN VOR, etc.) with a special program. Such flights include but are not limited to flights conducting aerial work (Art. 2 (12) Regulation (EU) 923/2012 [SERA-Regulation]), test flights (§ 33 LVR2014 and Part-DEFINITIONS (53) Regulation (EU) 2017/373), Maintenance Check Flights (MCF) (ANNEX I (76a) Regulation (EU) 965/2012) as well as all other controlled flights intending to conduct Airwork.

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

*Remark:* Failure to comply with the above described procedure may result in significant delays or denial of the requested program by the approach control unit Wien.

1.8. Use of runways as "separate runways" in accordance with Regulation (EU) 965/2012

Bei der Flugplanung und Flugdurchführung nach LOWW, müssen Betreiber und Piloten beachten, dass es unter gewissen Umständen dazu kommen kann, dass sofern eine Piste blockiert ist, die andere Piste ebenso (teilweise) unbenutzbar ist. Unter diesen Umständen stellen die Pisten am Flughafen LOWW **keine** getrennten Pisten im Sinne der Definition aus Ziffer 107 Anhang I Begriffsbestimmungen der VO (EU) 965/2012 dar.

## 2. A380 BETRIEB

### 2.1. CAT I Betrieb

Sobald die „Critical Area“ des ILS-Landekursenders durch einen A380 beeinträchtigt wird, erteilt die Flugverkehrskontrolle folgende Information an Anflüge im Endanflug: „Expect short-time ILS interference.“

### 2.2. LVP (CAT II/III) Betrieb

Ein A380 muss die „Critical Area“ des ILS Landekursenders spätestens verlassen haben, wenn sich der nächste Anflug innerhalb von 4 NM zur Pistenschwelle befindet; andernfalls erteilt die Flugverkehrskontrolle die Anweisung für einen Fehlanflug.

#### 2.2.1. Anflüge RWY 16

Gelandete A380 sollen die Piste 16 über die Schnellabrollbahn B10 (2095 M) verlassen, um das Durchrollen der „Critical Area“ des Landekursenders und damit Fehlanflüge nachfolgender Luftfahrzeuge zu vermeiden.

#### 2.2.2. Abflüge RWY 16

Abfliegende A380 auf Piste 16 müssen die Startleistung von Rollhalt B2 (TORA 3470 M) berechnen, um das Durchragen der „Sensitive Area“ des Landekursenders (Rollhalt B1) zu vermeiden, was zu erheblichen Verzögerungen führen würde.

## 3. VERFAHREN BEI FUNKAUSFALL

### 3.1. Flüge, die „RNAV Transitions“ fliegen können, haben wie folgt zu verfahren:

#### 3.1.1. squawk 7600

#### 3.1.2. wenn die Betriebspiste bekannt ist:

- Fortsetzung des Fluges entlang der „RNAV Transition“ (mit Suffix K, L, M oder N) bis zum Beginn des IAP der Betriebspiste,
- Sinkflug entlang der „RNAV Transition“ aus der zuletzt zugewiesenen Flughöhe auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte, (lt. „RNAV Transition“ Karte),
- Führen Sie das IAP zur Betriebspiste aus und landen Sie auf der Betriebspiste;

3.1.3. wenn die Betriebspiste nicht bekannt ist, wählen Sie in Abhängigkeit des aktuellen Wetterberichts oder der Vorhersage aus folgenden Verfahren:

When planning or operating a flight to LOWW, operators and pilots shall note that under certain circumstances if one runway becomes blocked, the other runway will also be (partly) unusable. Under these circumstances the runways at LOWW **do not qualify** as separate runways in accordance with the definition number 107 of Annex I Definitions of Regulation (EU) 965/2012.

## 2. A380 OPERATION

### 2.1. CAT I operation

As soon as the critical area of the ILS localizer will be infringed by A380 the following information shall be given to other approaching aircraft within final approach: 'Expect short-time ILS interference.'

### 2.2. LVP (CAT II/III) operation

The critical area of the ILS localizer shall be vacated by A380 latest at the time a succeeding aircraft on final approach is within 4 NM from touchdown; otherwise instruction for a missed approach will be issued by ATC.

#### 2.2.1. Arrivals RWY 16

Arriving A380 to RWY 16 are requested to vacate the RWY via TWY B10 (2095 M) to prevent infringement of the localizer critical area and subsequently avoid go arounds for succeeding aircraft.

#### 2.2.2. Departures RWY 16

Departing A380 on RWY 16 shall calculate take off performance from TWY B2 (TORA 3470 M) to prevent penetration of localizer sensitive area (TWY B1) which would cause major delay.

## 3. RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

### 3.1. Flights able to perform RNAV transition shall proceed as follows:

#### 3.1.1. squawk 7600

#### 3.1.2. if RWY in use is known:

- proceed in accordance with the lateral and vertical description of the RNAV transition (with Suffix K, L, M or N) to the final approach of the runway in use,
- while performing the RNAV transition, descend from the last cleared level to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map),
- perform IAP and land on the runway in use;

3.1.3. if the runway in use is NOT known choose the following procedures according WX forecast or actual WX report:

3.1.3.1. bei Windstille, Ost-, Südost-, Süd- und Südwestwind:

- Fortsetzung des Fluges entlang der „RNAV Transition“ (mit Suffix L) bis zum Beginn des IAP der Piste 16,
- Sinkflug entlang der „RNAV Transition“ aus der zuletzt zugewiesenen Flughöhe auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. „RNAV Transition“ Karte),
- Führen Sie das IAP zur Piste 16 aus und landen Sie auf Piste 16;

3.1.3.2. bei West-, Nordwest-, Nord- und Nordostwind:

- Fortsetzung des Fluges entlang der „RNAV Transition“ (mit Suffix N) bis zum Beginn des IAP der Piste 34,
- Sinkflug entlang der „RNAV Transition“ aus der zuletzt zugewiesenen Flughöhe auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte (lt. „RNAV Transition“ Karte),
- Führen Sie das IAP zur Piste 34 aus und landen Sie auf Piste 34.

**3.2. Flüge, die KEINE „RNAV Transitions“ fliegen können, haben wie folgt zu verfahren:**

3.2.1. squawk 7600

3.2.2. bei Windstille, Ost-, Südost-, Süd- und Südwestwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):

- Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach WGM und in die Warterunde WGM ein,
- Sinken Sie auf 5000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR),
- Führen Sie ein IAP aus (ILS: „Interceptieren“ Sie das ILS aus der Warterunde WGM aus 5000 FT MSL) und landen Sie auf Piste 16;

3.2.3. bei West-, Nordwest-, Nord- und Nordostwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):

- Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe zum VOR/DME FMD, anschließend folgen Sie dem R-119 FMD nach BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, siehe LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) und fliegen Sie in die Warterunde BUCKU ein,
- Sinken Sie auf 3000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR),
- Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 29.

**3.3. Funkausfall während des Standard-Durchstartverfahrens:**

3.3.1. squawk 7600

3.3.2. bei Windstille, Ost-, Südost-, Süd- und Südwestwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):

- Nach Beendigung des Verfahrens fliegen Sie nach WGM und in die Warterunde ein,
- Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 16;

3.1.3.1. in case of calm winds or winds from east, southeast, south and southwest:

- proceed according RNAV transition (with Suffix L) to the relevant IAP of RWY 16,
- while performing the RNAV transition, descend from the last cleared level to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map),
- perform IAP and land on RWY 16;

3.1.3.2. in case of winds from west, northwest, north and northeast:

- proceed according RNAV transition (with Suffix N) to the relevant IAP of RWY 34,
- while performing the RNAV transition, descend from the last cleared level to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map),
- perform IAP and land on RWY 34.

**3.2. Flights unable to perform RNAV transition shall proceed as follows:**

3.2.1. squawk 7600

3.2.2. in case of calm winds or winds from east, southeast, south and southwest (according METAR or FCST):

- proceed at the last cleared level to WGM and enter the holding,
- descend to 5000 FT MSL (QNH according FCST or METAR),
- perform IAP (ILS: intercept ILS out of WGM holding 5000 FT MSL) and land on RWY 16;

3.2.3. in case of winds from west, northwest, north and northeast (according METAR or FCST):

- proceed at the last cleared level to VOR/DME FMD thereafter proceed on R-119 FMD to BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, see LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) and enter the holding,
- descend to 3000 FT MSL (QNH according FCST or METAR),
- perform IAP and land on RWY 29.

**3.3. COM Failure during execution of the standard missed approach procedure:**

3.3.1. squawk 7600

3.3.2. in case of calm winds or winds from east, southeast, south and southwest (according METAR or FCST):

- after completion of the procedure fly to WGM and enter the holding,
- perform IAP and land on RWY 16;

3.3.3. bei West-, Nordwest-, Nord- und Nordostwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):

- Nach Beendigung des Verfahrens fliegen Sie von VOR/DME FMD auf dem R-119 FMD nach BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, siehe LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) und in die Warterunde ein,
- Sinken Sie auf 3000 FT MSL,
- Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 29.

#### 4. GND SURVEILLANCE WIEN-SCHWECHAT (SMR & MDS)

4.1. Auf dem Flughafen Wien wird Bodenradar (SMR) und ein Multilaterationssystem (MDS) zur Überwachung der Manövrierflächen und Rollgassen eingesetzt.

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

SMR & Multilateration unterstützen die Flugverkehrskontrolle bei folgenden Aufgaben:

- Beobachten der Einhaltung von Freigaben und Anweisungen von Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen,
- Feststellen, dass sich vor einem Start oder einer Landung keine Luftfahrzeuge, Bodenfahrzeuge oder Hindernisse auf einer Betriebspiste befinden,
- Versorgung mit Verkehrsinformationen,
- Feststellen der Position von Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen auf den Bewegungsflächen,
- Unterstützung beim Rollen von Luftfahrzeugen,
- Unterstützung von Bodenfahrzeugen.

#### 4.3. Transponder Verfahren

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

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

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

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

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

3.3.3. in case of winds from west, northwest, north and northeast (according METAR or FCST):

- after completion of the procedure leave VOR/DME FMD on R-119 FMD to BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, see LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) and enter the holding,
- descend to 3000 FT MSL,
- perform IAP and land on RWY 29.

#### 4. GND SURVEILLANCE WIEN-SCHWECHAT (SMR & MDS)

4.1. GND Surveillance (SMR & MDS – Multilateration) is being provided on the manoeuvring area and taxilanes at airport Wien.

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

SMR & Multilateration support ATC at following tasks:

- to monitor compliance with clearances and instructions of aircraft and vehicles,
- to ensure that there are not any aircraft, vehicle(s) or obstructions in front of a departure or landing on a runway-in-use,
- to provide traffic information,
- to determine the position of aircraft and vehicles on the movement areas,
- to assist taxiing aircraft,
- to assist vehicles,

#### 4.3. Transponder Operating Procedure

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

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

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

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

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

#### 4.4. RAVP (Reduced Aerodrome Visibility Procedure) LOWW

4.4.1. Das Verfahren bezieht sich auf rollenden Verkehr auf allen Bewegungsflächen unter der Zuständigkeit der jeweiligen Flugplatzkontrollstelle und findet zwischen Luftfahrzeugen sowie Luftfahrzeugen und Fahrzeugen Anwendung.

Es wird festgehalten, dass kein numerischer Wert zur Abstandhaltung angewandt, sondern nur durch eine Anpassung der Arbeitsweise an die Sichtbedingungen die Vermeidung von Kollisionen sichergestellt wird.

4.4.2. RAVC (Reduced Aerodrome Visibility Conditions) sind gegeben, wenn es dem Tower-Flugverkehrsleiter nicht mehr möglich ist, die Bewegungsflächen ganz oder teilweise visuell zu überwachen.

Um die Möglichkeiten der Verkehrsteilnehmer und der Flugverkehrsleiter für die Bewegungslenkung am Boden unter verschiedenen Sichtbedingungen darzulegen, werden die Bedingungen in vier Klassen unterschieden.

##### 4.4.3. VC 1

4.4.3.1. Ausreichende Sichtverhältnisse für den Piloten, um nach Sicht zu rollen und Kollisionen mit anderem Verkehr auf den Bewegungsflächen durch visuelle Erkennung zu verhindern sowie für das Personal von Flugverkehrskontrollstellen die Kontrolle des gesamten Verkehrs auf den Bewegungsflächen auf Grundlage visueller Überwachung durchzuführen.

##### 4.4.4. VC 2 (RAVC)

4.4.4.1. Ausreichende Sichtverhältnisse für den Piloten, um nach Sicht zu rollen und Kollisionen mit anderem Verkehr auf den Bewegungsflächen durch visuelle Erkennung zu verhindern, jedoch nicht ausreichend für das Personal von Flugverkehrskontrollstellen die Kontrolle des gesamten Verkehrs auf den Bewegungsflächen auf Grundlage visueller Überwachung durchzuführen. Ab VC2 sind RAVC gegeben.

##### 4.4.5. VC 3 (RAVC)

4.4.5.1. Ausreichende Sichtverhältnisse für den Piloten, um nach Sicht zu rollen, aber nicht ausreichend um Kollisionen mit anderem Verkehr auf den Bewegungsflächen durch visuelle Erkennung zu verhindern und nicht ausreichend für das Personal von Flugverkehrskontrollstellen, um die Kontrolle des gesamten Verkehrs auf den Bewegungsflächen auf Grundlage visueller Überwachung durchzuführen. VC3-Bedingungen gelten bei einem RVR-Wert von weniger als 400 M.

*Anmerkung:* Der RVR-Wert der nächstliegenden RVR-Station wird in diesem Kontext als Näherungswert herangezogen.

Als Alternative zum RVR-Wert können Piloten-, AIR-, oder MET-Meldungen als Auslöser für VC3 herangezogen werden.

#### 4.4. RAVP (Reduced Aerodrome Visibility Procedure) LOWW

4.4.1. This procedure refers to taxiing and driving traffic on the movement area under the jurisdiction of the aerodrome control unit and takes place between aircraft and aircraft and vehicles.

It is recorded that there is no numeric value for spacing applied but the avoidance of collisions will be ensured only by adaptation of method of operation.

4.4.2. RAVC (Reduced Aerodrome Visibility Conditions) are given when it is not possible for the Tower Controller to monitor the complete movement area or parts of it visually.

To expound the possibilities for pilots, drivers and air traffic controllers for the guidance of traffic on ground under various visibility conditions the conditions are divided into 4 classes.

##### 4.4.3. VC 1

4.4.3.1. Sufficient visibility conditions for pilots and drivers to taxi and to avoid collisions with other traffic on the movement area visually and for ATC personnel to control traffic on the movement area by visual surveillance.

##### 4.4.4. VC 2 (RAVC)

4.4.4.1. Sufficient visibility conditions for pilots and drivers to taxi and to avoid collisions with other traffic on the movement area visually but not sufficient for ATC personnel to control traffic on the movement area by visual surveillance. Starting with VC2 RAVC are given.

##### 4.4.5. VC 3 (RAVC)

4.4.5.1. Sufficient visibility conditions for pilots and drivers to taxi visually but not sufficient to avoid collisions with other traffic on the movement area and not sufficient for ATC personnel to control traffic on the movement area by visual surveillance. VC3 conditions are valid when RVR touchdown zone is below 400 M.

*Remark:* In this context the RVR value of the nearest RVR station is used.

As an option to the RVR value pilots reports, airside manager reports or MET announcements can be used.



#### 4.4.6. VC 4

4.4.6.1. Als weitere Einschränkung zu VC3, ist es dem Piloten unter VC4 nicht mehr möglich, nach Sicht zu rollen. VC4-Bedingungen gelten bei einem RVR-Wert von 75 M oder weniger.

##### Umstufung auf VC2

Meldet ein Pilot bzw. Fahrzeuglenker unter Sichtbedingungen VC3 und VC4, dass es ihm möglich ist, eine Kollision mit anderem Verkehr auf den Bewegungsflächen durch visuelle Erkennung zu verhindern, so ist eine Umstufung auf VC2 für den betreffenden Verkehr jederzeit möglich.

#### 4.5. Halteverfahren an Rollhalten vor der Betriebspiste

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

#### 4.6. Führung von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Freigabebalken

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

#### 5. HIRO (HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATION) SYSTEM

5.1. Das HIRO System ist, sofern von der Flugverkehrskontrolle nicht anders verlautbart (z.B. über ATIS), von 0600 - 2300 (Lokalzeit) gültig.

Das HIRO System garantiert eine maximale Pistennutzung, verringert Fehlanflüge und ermöglicht Abflüge auch bei Ein-Pisten-Betrieb und stetigem Anflugverkehr.

#### 5.2. Anflüge

5.2.1. Das schnelle Verlassen der Landepiste ermöglicht der Flugverkehrskontrolle, Luftfahrzeuge mit dem entsprechenden Minimum (Radarstaffelung von 2,5 NM oder Staffelungsminimum entsprechend der Wirbelschleppenategorie) während des Endanfluges zu staffeln.

5.2.2. Um die Pistenbelegungszeit so gering wie möglich zu halten, soll folgendes Verfahren eingehalten werden:

- Grundsätzlich soll eine Abrollbahn geplant werden, welcher nach der Landung unter normalen Umständen auch genutzt wird. Eine frühere Abrollbahn zu verpassen und anschließend langsam zur nächsten zu rollen, muss vermieden werden.

#### 4.4.6. VC 4

4.4.6.1. As a further restriction to VC3 pilots are unable to taxi visually under VC4 conditions. VC4 conditions are given when RVR touchdown zone is 75 M or less.

##### Reclassification to VC2:

When pilots or vehicle drivers report under VC3 or VC4 that they are able to avoid collisions with other traffic by visual recognition a reclassification to VC2 is any time possible for the concerned traffic.

#### 4.5. Holding procedure at runway holding points

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

#### 4.6. Aircraft guidance by means of clearance bars

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

#### 5. HIRO (HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATION) SYSTEM

5.1. The HIRO System is valid from 0600 – 2300 (local time) unless otherwise advised by ATC (e.g. via ATIS).

The HIRO System ensures a maximum runway capacity, minimizes 'go arounds' and enables departures during single runway operation and continuous inbound traffic.

#### 5.2. Arrivals

5.2.1. Expeditious exit from the landing runway allows ATC to separate aircraft with the appropriate separation minimum (radar separation 2,5 NM or separation minimum according wake vortex category) during final approach.

5.2.2. To minimize the runway occupancy time pilots should make use of the following procedure:

- In general an exit taxiway should be planned which is used after landing under normal circumstances. Missing an earlier exit taxiway and continuing slowly to the next exit taxiway should be avoided.

- Sofern durchführbar, soll die Landepiste immer über die für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie definierte Abrollbahn verlassen werden (siehe untenstehende Tabelle).
- If possible, the runway should be vacated via the defined exit taxiway for each aircraft category (see table below).

	Betriebspiste/RWY 11	Betriebspiste/RWY 16	Betriebspiste/RWY 29	Betriebspiste/RWY 34
<b>Luftfahrzeugkategorie / Aircraft category</b>	Abrollbahn/Exit Taxiway	Abrollbahn/Exit Taxiway	Abrollbahn/Exit Taxiway	Abrollbahn/Exit Taxiway
	Distanz/Distance	Distanz/Distance	Distanz/Distance	Distanz/Distance
<b>SUPER HEAVY</b>	<b>A4</b>	<b>B10 (B11)</b>	<b>A9 (A10)</b>	<b>B4</b>
	2390 M	2095 M (3335 M)*	2200 M (2905 M)	2335 M
<b>HEAVY</b>	<b>A4</b>	<b>B10</b>	<b>A9</b>	<b>B5 (B4)</b>
	2390 M	2095 M	2200 M	1940 M (2335 M)
<b>MEDIUM (JET)</b>	<b>A6 (A8)</b>	<b>B8 (B6)</b>	<b>A7</b>	<b>B7 (B5)</b>
	1860 M (1170 M)	1700 M (1215 M)	1670 M	1630 M (1940 M)
<b>MEDIUM (Turboprops)</b>	<b>A8</b>	<b>B6</b>	<b>A7</b>	<b>B7</b>
	1170 M	1215 M	1670 M	1630 M
<b>LIGHT (JET)</b>	<b>A8</b>	<b>B6</b>	<b>A7</b>	<b>B7</b>
	1170 M	1215 M	1670 M	1630 M
<b>LIGHT</b>	<b>A8</b>	<b>B3</b>	<b>A7</b>	<b>B9</b>
	1170 M	925 M	1670 M	1200 M

*Anmerkung:* \* Gelandete A380 sollen die Piste 16 über die Schnellabrollbahn B10 (2095 M) verlassen, um das Durchrollen der „Critical Area“ des Landekurssenders und damit Fehlanflüge nachfolgender Luftfahrzeuge zu vermeiden.

*Remark:* \* Arriving A380 to RWY 16 are requested to vacate the RWY via TWY B10 (2095 M) to prevent infringement of the localizer critical area and subsequently avoid go arounds for succeeding aircraft.

5.2.3. Kann dem HIRO System nicht entsprochen werden, ist TWR ehest möglich zu informieren.

5.2.3. If unable to comply with the HIRO System advise TWR as soon as possible.

### 5.3. Abflüge

### 5.3. Departures

5.3.1. Die Flugverkehrskontrolle geht davon aus, dass jedes Luftfahrzeug am Rollhalt bereit ist, zum Abflugpunkt zu rollen, und unverzüglich nach Erhalt der Startfreigabe mit dem Startlauf zu beginnen.

5.3.1. ATC will consider every aircraft at the holding point as able to commence line up and take off roll immediately after clearance issued.

Ist das Luftfahrzeug beim Erreichen des Rollhalts (Nr. 1 am Rollhalt) nicht abflugbereit, muss die Flugverkehrskontrolle informiert werden.

Pilots not ready when reaching the holding point (no aircraft in front on the same taxiway) shall advise ATC as early as possible.

5.3.2. Beim Erteilen der Startfreigabe wird seitens der Flugverkehrskontrolle erwartet und eingeplant, dass innerhalb von 10 Sekunden nach Erhalt der Startfreigabe der Beginn des Startlaufes zu erkennen ist.

5.3.2. When cleared for take off ATC will expect and has planned on seeing movement within 10 seconds (of take off clearance being issued).

Kann diese Anforderung nicht erfüllt werden, ist die Flugverkehrskontrolle vor dem Einrollen in die Piste zu informieren.

Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC before entering the runway.

5.3.3. Die veröffentlichten Vorschriften zur Wirbelschleppen-Abstandhaltung werden von der Flugverkehrskontrolle angewendet.

Piste 11: A11, A12; Piste 29: A1, A2; Piste 16: B1, B2 und Piste 34: B11, B12 werden in Bezug auf Wirbelschleppen-Abstandhaltung als ein Rollhalt angesehen. Wird mehr als das vorgeschriebene Minimum verlangt, soll die Flugverkehrskontrolle davon in Kenntnis gesetzt werden **bevor** das Luftfahrzeug in die Piste rollt.

5.3.4. Folgende Startlaufstrecken sind vorzubereiten:

5.3.3. Wake vortex separation is applied by ATC in accordance with the published requirements.

Runway 11: A11, A12; Runway 29: A1, A2; Runway 16: B1, B2 and Runway 34: B11, B12 are NOT, for the purposes of wake vortex, considered by ATC to be intersection departures. If more separation than the prescribed minima is requested, pilots shall notify ATC **before** entering the runway.

5.3.4. Pilots shall prepare and be ready to accept the following intersection take off runs:

	Betriebspiste / RWY 11	Betriebspiste / RWY 16	Betriebspiste / RWY 29	Betriebspiste / RWY 34
Luftfahrzeugkategorie / Aircraft category	Rollhalt/TWY Designator	Rollhalt/TWY Designator	Rollhalt/TWY Designator	Rollhalt/TWY Designator
	TORA	TORA	TORA	TORA
MEDIUM LIGHT	<b>A10</b>	<b>B4</b>	<b>A3</b>	<b>B10</b>
	3001 M	2482 M	3158 M	2336 M

5.3.5. Um die Pistenkapazität zu vergrößern und um gegebenenfalls Startfenstern („Slots“) zu entsprechen, kann die Flugverkehrskontrolle die Startreihenfolge jederzeit verändern.

Ferner können auch Rollhalte zugewiesen werden, welche nicht oben angeführt wurden.

Kann der verkürzte Startlauf von dem zugewiesenen, bzw. oben angeführten Rollhalt nicht akzeptiert werden, ist die Flugverkehrskontrolle rechtzeitig zu informieren.

5.3.5. To increase runway capacity and to comply with slot times, ATC may reorder departure sequence at any time.

In addition intersections other than those prescribed above will be assigned.

Pilots unable to accept the reduced take off runs from the assigned or above mentioned intersections shall inform ATC in time.

## 6. PISTENVERTEILUNGSPLAN

6.1. Die Betriebspiste wird für An- und Abflüge von der Flugsicherung laut Pistenverteilungsplan zugeteilt.

Piloten, welche eine maximale Querwindkomponente des durchschnittlichen Windes von 25 Knoten und des Spitzenwertes von 30 Knoten auf trockener Piste (kein Belag) bzw. eine maximale Querwindkomponente des durchschnittlichen Windes von 20 Knoten und des Spitzenwertes von 25 Knoten auf nasser Piste unter folgenden Bedingungen nicht akzeptieren können

1. Präzisionsanflugverfahren verfügbar (ILS)
2. Pistenzustandskennzahl (RWYCC) 5 oder höher
3. Bodenwind der Aufsetzzone wird von der Flugsicherung nach Passieren des Außenmarkers an die anfliegenden Luftfahrzeuge gemeldet
4. Die Windinformation der Betriebspiste wird mittels ATIS ausgesendet
5. Die Flugsicherung wird bei Überschreiten der mittleren Querwindkomponente von 15 Knoten, Abweichungen der Windspitzen von mehr als 5 Knoten zum mittleren Wind bei Erteilung der Lande- oder Startfreigabe übermitteln

haben dies der Flugsicherung (Anflugkontrolle oder Tower Wien) so bald wie möglich mitzuteilen und müssen aufgrund der Notwendigkeit der Neuordnung der Anflugfolge mit einer Verzögerung von bis zu 25 Minuten rechnen.

## 6. PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM

6.1. ATC will assign the runway in use for departing and arriving aircraft according preferential runway system.

Pilots that can not accept a cross wind component of maximum 25 KT (mean wind) or 30 KT (gusts) on a dry runway (no contamination) or a cross wind component of maximum 20 KT (mean wind) or 25 KT (gusts) on a wet runway at the following conditions

1. Precision IAP available (ILS)
2. Runway Condition Code 5 or higher
3. Current surface wind reported by ATC after the arriving aircraft passed the outer marker
4. Wind information for the runway in use is included in ATIS
5. If cross wind component of the mean wind is greater than 15 KT, ATC includes variations in wind speeds of more than 5 KT between mean wind and gusts in the landing/take-off clearance

shall advise ATC (APP or TWR Wien) as soon as practicable and have to prepare for delays up to 25 minutes due to re-sequencing process.

## 6.2. Zeiträume

### 6.2.1. Tag 0600-2000 (0500-1900)

- Westwinde: zu erwarten ist Anflug Piste 34, Hauptabflugpiste 29.
- Südwinde/Ostwinde: zu erwarten ist Anflug Piste 11, Abflüge Piste 16.
- Windstille: zu erwarten ist Anflug Piste 16 oder 34, Hauptabflugpiste 29.

Falls es die Situation während der Spitzenlandezeit zulässt: gleichzeitige Anflüge auf den Pisten 11 und 16.

### 6.2.2. Nacht 2000-0600 (1900-0500)

- Bei Windstille und Westwinden ist Ein-Pisten-Betrieb 29 zu erwarten.
- Bei Wind aus Südosten ist Anflug Piste 16, Abflug Piste 11 zu erwarten.

## 7. „CONTINGENCY PROCEDURES“

### 7.1. „Contingency Procedure“ für Piste 29

7.1.1. Beim Erstellen eines „Contingency Verfahrens“ für Piste 29 sollen Flugzeugbetreiber Rechtskurven nach dem Abflug aufgrund der Raffinerie nordwestlich der Piste 29 vermeiden (2 NM entfernt vom „Departure End of Runway“ der Piste 29).

### 7.2. „Contingency Procedure“ für Piste 11

7.2.1. Beim Erstellen eines „Contingency Verfahrens“ für Piste 11 sollen Flugzeugbetreiber Kurse vermeiden, die den Endanflug der Piste 16 beeinträchtigen.

## 8. ROLLGASSEN 40 BLUE, 40 CENTRE UND 40 ORANGE

### 8.1. Allgemeines

8.1.1. Die Rollgassen 40 blue und 40 orange dürfen von Luftfahrzeugen „ICAO-Code letter-C“ (MAX Spannweite 35,99 M) oder kleiner verwendet werden.

8.1.2. Die Markierung der Rollgasse 40 blue erfolgt durch eine BLAUE Mittellinie sowie eine GRÜN und BLAU alternierende Mittellinienbefuerung.

8.1.3. Die Markierung der Rollgasse 40 orange erfolgt durch eine ORANGE Mittellinie sowie eine GRÜN und ORANGE alternierende Mittellinienbefuerung.

8.1.4. ATC Phraseologie:

- „BLUE LINE“ für Rollgasse 40 blue,
- „ORANGE LINE“ für Rollgasse 40 orange und
- „TAXILANE 40 CENTRE“ für Rollgasse 40 centre.

8.1.5. Die Rollgasse 40 centre wird für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von mehr als 35,99 M verwendet.

## 6.2. Time periods

### 6.2.1. Day 0600-2000 (0500-1900)

- Westerly winds: expect arrival runway 34, main departure runway 29.
- South/- Easterly winds: expect arrival runway 11, departures runway 16.
- Wind calm: expect arrival runway 16 or 34, main departure runway 29.

If situation permits during landing peak: simultaneous arrivals on runways 11 and 16.

### 6.2.2. Night 2000-0600 (1900-0500)

- During wind calm and westerly winds expect single runway operation 29.
- During wind conditions from southeast expect arrival runway 16, departure runway 11.

## 7. CONTINGENCY PROCEDURES

### 7.1. Contingency Procedure for RWY 29

7.1.1. When designing a contingency procedure for RWY 29 operators shall consider the following: Avoid right turn after departure due to refinery located north-west of runway 29 (2 NM from departure end of runway RWY 29).

### 7.2. Contingency Procedure for RWY 11

7.2.1. When designing a contingency procedure for RWY 11 operators shall avoid tracks interfering with final approach of RWY 16.

## 8. TAXILANES 40 BLUE, 40 CENTRE AND 40 ORANGE

### 8.1. General

8.1.1. Taxilanes 40 blue and 40 orange may be used by 'ICAO-Code letter-C' aircraft (MAX wingspan 35,99 M) or smaller.

8.1.2. Taxilane 40 blue is marked by a BLUE centreline and alternating GREEN and BLUE centreline lighting.

8.1.3. Taxilane 40 orange is marked by an ORANGE centreline and alternating GREEN and ORANGE centreline lighting.

8.1.4. ATC phraseology:

- 'BLUE LINE' for taxilane 40 blue,
- 'ORANGE LINE' for taxilane 40 orange and
- 'TAXILANE 40 CENTRE' for taxilane 40 centre.

8.1.5. Taxilane 40 centre will be used for aircraft with wingspan of more than 35,99 M.

## 8.2. ATC- und „Push-Back“-Verfahren

### 8.2.1. „Push-Back“ Verfahren

8.2.1.1. Durch „Push-Back“ von den Parkpositionen H41, H42, H43, H44 und H45 erfolgt die Aufstellung der Luftfahrzeuge auf der Rollgasse 40 orange.

8.2.1.2. Durch „Push-Back“ von den Parkpositionen F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32 und F36 erfolgt die Aufstellung der Luftfahrzeuge auf der Rollgasse 40 blue.

8.2.1.3. Durch „Push-Back“ von den Parkpositionen G16, G26 und G36 erfolgt die Aufstellung der Luftfahrzeuge auf der Rollgasse 40 centre.

8.2.1.4. Alternative „Push-Backs“ im Ermessen von der Flugverkehrskontrolle.

### 8.2.2. ZUROLL-Verfahren

8.2.2.1. Standard-Rollstrecken zu den Parkpositionen H41-H49 für Luftfahrzeuge mit MAX Spannweite 35,99 M leiten Luftfahrzeuge über die Rollgasse 40 orange.

8.2.2.2. Standard-Rollstrecken zu den Parkpositionen F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32 und F36 für Luftfahrzeuge mit MAX Spannweite 35,99 M leiten Luftfahrzeuge über die Rollgasse 40 blue.

8.2.2.3. Standard-Rollstrecken zu den Parkpositionen F42, F44, F46, F48, F50, G16-G36 sowie H97-H99 leiten Luftfahrzeuge über die Rollgasse 40 centre.

8.2.2.4. Alternative Rollanweisungen im Ermessen von der Flugverkehrskontrolle.

### 8.2.3. ABROLL-Verfahren

8.2.3.1. Standard-Rollstrecken leiten Luftfahrzeuge über die Linie, auf welcher sie nach dem „Push-Back“ aufgestellt sind.

8.2.3.2. Alternative Rollanweisungen im Ermessen von der Flugverkehrskontrolle. In diesem Fall müssen Luftfahrzeuge auf dem kürzest möglichen Weg zur jeweils anderen Linie drehen und entlang dieser abrollen.

8.2.4. Die Verantwortung betreffend „Wingtip Clearance“ verbleibt zu jeder Zeit bei der Flugbesatzung.

## 9. „START-UP“- UND „PUSH-BACK“-VERFAHREN

### 9.1. Einholung der Streckenfreigabe

9.1.1. Die Streckenfreigabe ist frühestens **15 Minuten** vor der voraussichtlichen Abblockzeit verfügbar und kann entweder digital über DCL/Digital Departure Clearance oder im Sprechfunkwege bei WIEN DELIVERY abgefragt werden.

## 8.2. ATC and Push-Back Procedures

### 8.2.1. Push-Back-Procedure

8.2.1.1. Push-Backs from parking positions H41, H42, H43, H44 and H45 establish aircraft on taxiway 40 orange.

8.2.1.2. Push-Backs from parking positions F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32 and F36 establish aircraft on taxiway 40 blue.

8.2.1.3. Push-Backs from parking positions G16, G26 and G36 establish aircraft on taxiway 40 centre.

8.2.1.4. Alternate Push-Backs at ATC discretion.

### 8.2.2. IN TAXIING Procedure

8.2.2.1. Standard taxi routings to parking positions H41-H49 for aircraft with MAX wing span 35,99 M lead aircraft via taxiway 40 orange.

8.2.2.2. Standard taxi routings to parking positions F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32 and F36 for aircraft with MAX wing span 35,99 M lead aircraft via taxiway 40 blue.

8.2.2.3. Standard taxi routings to parking positions F42, F44, F46, F48, F50, G16-G36 as well as H97-H99 lead aircraft via taxiway 40 centre.

8.2.2.4. Alternate taxi instructions at ATC discretion.

### 8.2.3. OUT TAXIING Procedure

8.2.3.1. Standard taxi routings lead aircraft via the line on which they are established after Push-Back.

8.2.3.2. Alternate taxi instructions at ATC discretion. In this case aircraft shall turn to and establish on the alternate line on shortest possible way.

8.2.4. The responsibility for wingtip clearance remains with the flight crew at all times.

## 9. START-UP AND PUSH-BACK PROCEDURES

### 9.1. Routing Clearance Request

9.1.1. A routing clearance can be requested earliest **15 minutes** prior the Estimated Off-Block Time. This can be done either digital via DCL/Digital Departure Clearance or by voice from WIEN DELIVERY.

## 9.2. Digitale Abflugfreigabe (Digital Departure Clearance/ DCL)

9.2.1. In der DCL-Maske muss die korrekte Parkposition eingegeben werden. Luftfahrzeuge, die am GAC/General Aviation-Vorfeld abgestellt sind, müssen GAC eintragen.

9.2.2. Die erfolgreich übermittelte Freigabe hat der Pilot innerhalb der nächsten 10 Minuten zu akzeptieren und zu bestätigen.

9.2.3. Für eine Enteisungsanforderung sind folgende Schlüsselwörter in das optionale freie Testfeld einzugeben: DEICE, DE-ICE oder ICE.

9.2.4. Für eine Enteisungsabmeldung sind folgende Schlüsselwörter in das optionale freie Testfeld einzugeben: NO ICE, NOT DEICE, CNL DEICING oder CANCEL DE-ICE

9.2.5. Im Fall von irgendwelchen Unstimmigkeiten, Nichtverfügbarkeit von Daten oder Datenfehlern hat der Pilot auf die Sprachkommunikation zurückzugreifen.

## 9.3. „Start-Up“- und „Push-Back“

9.3.1. „Start-Up“- und „Push-Back“-Freigaben werden ausschließlich auf Frequenzen von WIEN GROUND oder WIEN TOWER erteilt.

9.3.2. Piloten haben sicherzustellen, dass die Abfertigung beendet und die Bodencrew bereit ist, bevor eine „Push-Back“-Freigabe beantragt wird.

9.3.3. Sobald eine „Push-Back“-Freigabe erhalten wird, muss der „Push-Back“ ohne Verzögerung begonnen werden, damit die maximale Kapazität ausgenutzt wird.

## 10. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

### 10.1. CDM-Verfahren

Ein permanenter, vollautomatischer Datenaustausch mit Network Operations ist hergestellt. Dieser ermöglicht frühzeitige, präzise Vorhersagen für Lande- und Abflugzeiten. Durch die Verwendung von lokalen target take-off times wird die Berechnung der CTOT (falls zutreffend) genauer und effizienter.

Folgende Nachrichten werden verwendet:

- Flight Update Message (FUM)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)

Die grundlegenden Verfahren von Network Operations bleiben bestehen.

Alle IFR-Flüge, die von LOWW abfliegen, sind betroffen und müssen sich an die folgenden lokalen Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)-Verfahren halten:

## 9.2. Digital Departure Clearance (DCL)

9.2.1. Within the DCL mask the correct parking position has to be entered. Aircraft parked at the GAC/General Aviation apron shall enter GAC.

9.2.2. The successful transmitted clearance must be accepted and confirmed by the pilot within maximum 10 minutes.

9.2.3. For a deicing request submit one of the following keywords in the optional free test field: DEICE, DE-ICE or ICE.

9.2.4. For the cancellation of a deicing request submit one of the following keywords in the optional free test field: NO ICE, NOT DEICE, CNL DEICING or CANCEL DE-ICE

9.2.5. In case of any discrepancies, unavailability of data or data errors the pilot has to revert to voice communication.

## 9.3. Start-Up and Push-Back

9.3.1. Start-Up and Push-Back clearances are only issued on designated frequencies from WIEN GROUND or WIEN TOWER.

9.3.2. The pilot has to assure that boarding is completed and the ground crew is ready, before such a clearance request.

9.3.3. After receiving a Push-Back clearance, the Push-Back has to be commenced without delay to assure the maximum amount of capacity.

## 10. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

### 10.1. CDM Procedures

A permanent and fully automatic data exchange with the Network Operations is established. This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times. Furthermore, this will allow for more accurate and efficient calculation of the CTOT (when applicable) due to the use of local target take-off times.

The following messages are used:

- Flight Update Message (FUM)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)

The basic Network Operations procedures continue to apply.

All IFR flights departing LOWW will be affected and shall adhere closely to the following local Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) procedures:

### 10.1.1. Flugplanüberprüfung

10.1.1.1. ATC-Flugpläne werden im Hinblick auf ihren „Airport Slot“ – „Scheduled Off-Block Time“ (SOBT) - überprüft. Liegt kein „Airport Slot“ vor oder weichen SOBT und „Estimated Off-Block Time“ (EOBT) voneinander ab, erfolgt eine Information an die entsprechende Kontaktadresse, mit der Aufforderung diese Zeit anzupassen.

10.1.1.2. Für Flugplanaufgabe und -änderung ist der Flugzeugbetreiber verantwortlich. Er kann diese Aufgabe einem niedergelassenen Abfertigungsunternehmen übertragen.

### 10.1.2. TOBT-TSAT-Verfahren

10.1.2.1. Die **TOBT** (Target Off Block Time) bezeichnet die Zeit, zu welcher der Flugzeugbetreiber bzw. das Abfertigungsunternehmen erwartet, dass das Flugzeug fertig abgefertigt ist, alle Türen geschlossen sind, die Fluggastbrücke vom Flugzeug entfernt wurde, das Push-Back-Fahrzeug verfügbar ist und die Triebwerke angelassen werden können.

10.1.2.2. Der Flugzeugbetreiber ist für die Korrektheit und Einhaltung der TOBT verantwortlich, kann diese Verantwortlichkeit aber auch an einen „Handling Agenten“ oder eine andere Fluggesellschaft übertragen.

10.1.2.3. Der Flugzeugbetreiber hat folgende Möglichkeiten zur Bekanntgabe der TOBT:

- Eingabe durch den Flugzeugbetreiber / Dispatch  
Die Eingabe der TOBT erfolgt über die ISP (Information Sharing Platform). Die Zugangsdaten hierfür können über folgende Mailadresse angefordert werden:  
cdm@viennaairport.com,
- Beauftragung des zuständigen „Handling Agents“,
- Beauftragung VAH (Vienna Aircraft Handling).

10.1.2.4. Die TOBT wird zuerst automatisch aufgrund der Landezeit, minimalen Bodenzeit und der geplanten Abflugzeit/Flugplanzeit berechnet. Es können jederzeit manuelle TOBT Änderungen vorgenommen werden, wobei die eingegebene TOBT sich mindestens 5 Minuten von der aktuellen unterscheiden muss. Jede TOBT Änderung führt zu einer Neuberechnung der TSAT, muss aber nicht unbedingt zu einer TSAT Anpassung führen.

10.1.2.5. Die **TSAT** (Target Start-Up Approval Time) wird von der Flugsicherung (ATC) unter Berücksichtigung von ATFM-Restriktionen und der verfügbaren Kapazität am Flughafen ausgegeben und bezeichnet den Zeitpunkt, zu dem ein Luftfahrzeug das Anlassen der Triebwerke erwarten kann. ATC erstellt die Reihenfolge auf Grundlage der eingelangten TOBTs. Eine TSAT kann sich aufgrund von geänderten Parametern (Pistenkapazität, TOBT und TSAT anderer Flüge) jederzeit ändern.

### 10.1.1. Flight Plan Check

10.1.1.1. ATC flight plans will be checked with regard to their Airport Slot – Scheduled Off-Block Time (SOBT). If they do not correspond, the contact address will be informed together with the request to coordinate the times.

10.1.1.2. Filing and updating a flight plan is the responsibility of the Aircraft Operator. He may delegate these tasks to his accredited Handling Agent.

### 10.1.2. TOBT-TSAT Procedure

10.1.2.1. The **TOBT** (Target Off Block Time) represents the time that an Aircraft Operator or Handling Agent estimates that the aircraft handling will be completed, all doors closed, boarding bridge removed, Push-Back vehicle available, ready to Start-Up immediately.

10.1.2.2. The aircraft operator is responsible for the correctness of and adherence to the TOBT, but may delegate this responsibility to the Handling Agent or another airline.

10.1.2.3. The TOBT shall be announced by:

- the aircraft operator / dispatch by ISP (Information Sharing Platform) input. The login can be requested on the following email address: cdm@viennaairport.com,
- Handling Agents,
- VAH (Vienna Aircraft Handling),

10.1.2.4. The automatic TOBT calculation considers landing time, minimum aircraft turnaround time and planned time of departure. Manually TOBT changes are possible any time, whereby the new TOBT must differ at least five minutes from the actual TOBT. After every TOBT change the TSAT will be recalculated, but that doesn't automatically lead to a TSAT change.

10.1.2.5. The **TSAT** (Target Start-Up Approval Time) is issued by ATC and represents the time at which an aircraft can expect Start-Up, taking into account the ATFM restrictions and local constraints. ATC sequences the departures based on TOBT. A TSAT may be changed anytime due to changing parameters (runway capacity, TOBT and TSAT of other flights).

10.1.2.6. Die Bekanntgabe der TSAT erfolgt 30 Minuten vor der gemeldeten TOBT. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass eine TOBT den Status „Ready for Start-Up“ widerspiegelt, da sie die Grundlage für die Errechnung der TSAT ist.

10.1.2.7. TOBT-Anpassungen sollen rechtzeitig erfolgen. Bei Abweichung der EOBT um 15 Minuten und mehr, besteht weiterhin die Verpflichtung, eine Verspätungsmeldung an IFPS abzusetzen.

### 10.1.3. TSAT-Verbreitung

10.1.3.1. Die TSAT wird über folgende Wege mitgeteilt:

- über die Fluggesellschaft oder den „Handling Agent“,
- für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt entweder über den „Handling Agent“ oder am Schalter für die Allgemeine Luftfahrt im General Aviation Terminal/GAT,
- bei Pierpositionen über das „Docking Guidance System“ (zeigt die TOBT bis zum Zeitpunkt an dem "bereit zum Anlassen der Triebwerke" an WIEN DELIVERY gemeldet wurde, danach die TSAT),
- über die Internetseite [cdm.viennaairport.com](http://cdm.viennaairport.com) (siehe Punkt 10.1.3.2.).

#### 10.1.3.2. [cdm.viennaairport.com](http://cdm.viennaairport.com)

10.1.3.2.1. Auf der Internetseite [cdm.viennaairport.com](http://cdm.viennaairport.com) werden nach Eingabe des Callsigns oder der Flugnummer folgende Abflug relevanten Daten für den jeweiligen Flug angezeigt:

- STD (Scheduled Time of Departure)
- TOBT (Target Off Block Time)
- EOBT (Estimated Off Block Time)
- TSAT (Target Start Up Approval Time)
- CTOT (Calculated Take Off Time)
- Luftfahrzeugtype
- Luftfahrzeugkennzeichen
- Abstellposition

Flüge der General Aviation sind aus Datenschutzgründen von der Anzeige ausgenommen.

10.1.3.2.2. Für Flüge der General Aviation besteht die Möglichkeit der Anzeige erst nach einer schriftlichen Zusage durch den Luftfahrzeughalter. Das entsprechende Formular erhalten sie:

- beim Informationsschalter der General Aviation,
- per Email an [cdm@viennaairport.com](mailto:cdm@viennaairport.com),
- auf der Internetseite [cdm.viennaairport.com](http://cdm.viennaairport.com).

### 10.1.4. „Start-Up“ und „Push-Back“

10.1.4.1. Freigaben für „Start-Up“ und „Push-Back“ erfolgen auf Grundlage der TSAT.

Folgende Regeln kommen zur Anwendung:

- Zum Zeitpunkt der TOBT (+/- 5min) muss das Luftfahrzeug bereit zum Anlassen der Triebwerke sein und dies auf WIEN DELIVERY melden.

10.1.2.6. TSAT will be calculated from TOBT-30 MIN onwards. However it is of the utmost importance that a TOBT reflects the potential readiness of the aircraft, since it is the basis for the determination of TSAT.

10.1.2.7. TOBT adaptations shall be done as soon as possible. It is still mandatory to send a delay message to the IFPS if the EOBT deviates by 15 minutes or more.

### 10.1.3. TSAT Announcement

10.1.3.1. The TSAT will be announced

- via the airline or handling agent,
- for general aviation flights either via handling agent or at the general aviation counter at the General Aviation Terminal/GAT,
- at pier stands via the Docking Guidance System (shows TOBT until the aircraft has reported ready for start-up to WIEN DELIVERY, thereafter TSAT),
- via the webpage [cdm.viennaairport.com](http://cdm.viennaairport.com) (see item 10.1.3.2.).

#### 10.1.3.2. [cdm.viennaairport.com](http://cdm.viennaairport.com)

10.1.3.2.1. After callsign or flight number submission the following relevant data for the particular flight will be displayed on the webpage [cdm.viennaairport.com](http://cdm.viennaairport.com):

- STD (Scheduled Time of Departure)
- TOBT (Target Off Block Time)
- EOBT (Estimated Off Block Time)
- TSAT (Target Start Up Approval Time)
- CTOT (Calculated Take Off Time)
- Aircraft type
- Aircraft registration
- Parking stand

Due to data protection reasons general aviation flights are generally not displayed.

10.1.3.2.2. The service can be used for general aviation flights after transmitting of a written approval. The appropriate form is available:

- at the information desk in the General Aviation Terminal,
- via an email to [cdm@viennaairport.com](mailto:cdm@viennaairport.com),
- at [cdm.viennaairport.com](http://cdm.viennaairport.com).

### 10.1.4. Start-Up and Push-Back

10.1.4.1. Clearances for Start-Up and Push-Back are given in accordance with TSAT.

The following rules apply:

- Aircraft must be ready for Start-up on reaching TOBT (+/- 5min) and report this to WIEN DELIVERY.



- ATTN: Wenn innerhalb dieses Zeitfensters keine „ready“ Meldung erfolgt, muss die TOBT frühestmöglich angepasst werden.
- WIEN DELIVERY transferiert das Luftfahrzeug entsprechend der TSAT auf WIEN GROUND. WIEN GROUND erteilt Start-up bzw. Push-Back Freigaben unter Berücksichtigung der TSAT und der aktuellen Verkehrssituation.

## 11. RICHTLINIE ZUM VERLASSEN DER PISTE 16

11.1. Das Luftfahrzeug landet, kann jedoch aufgrund von Frequenzüberlastung keinen Kontakt zu WIEN GROUND herstellen. In diesem Fall sollte der Pilot die Landebahn vollständig verlassen und anschließend in die Rollbahn E einrollen.

## LOWW AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. 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.

### 2. LÄRMMINDERUNGSVERFAHREN

2.1. Luftfahrzeuge unter FL 150 werden normalerweise derart geführt, dass ein gleichmäßiger Sinkflug zur Betriebspiste gewährleistet ist.

#### 2.2. „LOW DRAG - LOW POWER APPROACH“

2.2.1. Jeder Geschwindigkeitsanweisung durch die Flugverkehrskontrolle ist sofort und so genau wie betrieblich möglich nachzukommen. Kann eine aufgetragene Geschwindigkeit aus Wettergründen oder aus betrieblichen Gründen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrolle zu informieren.

2.2.2. Wenn nicht anders angewiesen, ist unter 10000 FT MSL eine IAS von 250 KT beizubehalten. Bei einer Reisegeschwindigkeit von weniger als 250 KT, ist diese beizubehalten. Der Anflug soll so lange wie möglich mit „Clean Configuration“ geflogen werden.

2.2.3. Beträgt die Hauptwolkenuntergrenze auf dem Flugplatz Wien-Schwechat weniger als 500 FT und/oder die Bodensicht weniger als 2000 M, dann ist das vorgenannte Verfahren als empfohlen zu betrachten.

2.2.4. Piloten, die die vorgenannten Geschwindigkeiten nicht einhalten können, haben die zuständige Flugverkehrskontrolle zeitgerecht zu informieren.

- ATTN: If there is no “ready” report at this time, the TOBT must be updated as soon as possible.
- WIEN DELIVERY transfers ready aircraft according TSAT to WIEN GROUND. WIEN GROUND issues clearances for Start-Up or Push-Back under consideration of the TSAT and the actual traffic situation.

## 11. RWY VACATION GUIDELINE RWY 16

11.1. ACFT lands but cannot contact WIEN GROUND due to RTF congestion. In this case the pilot should completely vacate the landing RWY and join TWY E.

## LOWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

1. 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.

### 2. PROCEDURE TO MINIMIZE NOISE

2.1. Aircraft below FL 150 will normally be cleared to achieve a continuous descent to the runway in use.

#### 2.2. LOW DRAG - LOW POWER APPROACH

2.2.1. Comply with any speed adjustments by ATC as promptly and as accurately as operationally possible. If unable to maintain an assigned speed due to meteorological or operational reasons advice ATC.

2.2.2. If not otherwise advised, IAS 250 KT has to be maintained below 10000 FT MSL. If the cruising speed is less than 250 KT, cruising speed has to be maintained. The approach shall be conducted in ‘clean configuration’ as long as possible.

2.2.3. If the ceiling at Wien-Schwechat is below 500 FT and/or the ground visibility is less than 2000 M this procedure is recommended only.

2.2.4. Pilots who are unable to comply with these speed assignments shall inform ATC accordingly.

2.3. Alle Sichtanflüge in den Rechtsplatzrunden auf die Pisten 29 und 34 sind mindestens über 5 NM Endanflug zu fliegen.

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

2.5. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWW und in der TMA LOWW 1-8 siehe Teil AD 2.22.

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

### 3. Nachtbetrieb

3.1. Im Zeitraum 2000 (1900) - 0600 (0500) sind Abflüge entlang der veröffentlichten "noise abatement SIDs" zu erwarten.

## LOWW AD 2.22 FLUGVERFAHREN

### 1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWW 1-8

1.1. Innerhalb der TMA LOWW 1-8 werden - soweit erforderlich - Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der jeweiligen Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWW AD 2.18) bis zum Endanflug eines verlautbarten Anflugverfahrens radargeführt. Bei Ausübung des Radarkontrolldienstes wird die Mindestflughöhe im Anfangs- und Zwischenanflugteil des jeweiligen Anflugverfahrens unter Berücksichtigung von Hindernissen innerhalb von 3 NM beiderseits des Kurses berücksichtigt.

*Anmerkung:* Karten der Radar-Mindestflughöhen bei Verwendung der SRE-Anlagen Wien siehe Teil AD 2.24.

### 2. RNAV ARRIVAL TRANSITIONS TO FINAL APPROACH RWY 11/16/29/34

#### 2.1. Regelungen für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln basierend auf Flächennavigation im Radarführungsbereich des Verkehrsflughafens Wien-Schwechat

##### 2.1.1. Allgemeines

2.1.1.1. Die Verfahren beginnen an den Endpunkten der STARs und führen die Luftfahrzeuge auf den jeweiligen Endanflugkurs der veröffentlichten Instrumentenanflugverfahren für die Pisten 11, 16, 29 und 34.

2.1.1.2. Das Eindrehen zum Endanflug erfolgt zur beschleunigten Verkehrsabwicklung im Normalfall durch Radarführung. Die Verwendung der Verfahren ist nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle zulässig. Die Verfahren sind in oder oberhalb der Radarmindestflughöhen und werden mittels Radar überwacht.

2.3. All Visual Approaches in a right traffic pattern to RWY 29 and RWY 34 have to join at least a 5 NM Final Approach.

2.4. The published standard instrument departure routes (SID) are also noise abatement procedures; strict adherence is compulsory within the limits of performance of the aircraft. SID charts for TMA Wien see part AD 2.24.

2.5. Procedures for VFR flights within the CTR LOWW and within TMA LOWW 1-8 see part AD 2.22.

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

### 3. Night operations

3.1. From 2000 (1900) until 0600 (0500) expect departures via published noise abatement SIDs.

## LOWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWW 1-8

1.1. Within the TMA LOWW 1-8 during the operational hours of these radar approach units (see LOWW AD 2.18) IFR flights will be - if necessary - radar vectored and sequenced to the final approach track of published approach procedure. When aircraft are vectored within initial and intermediate approach segment the minimum flight altitude applied considers obstacles within 3 NM on either side of the track.

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

### 2. RNAV ARRIVAL TRANSITIONS TO FINAL APPROACH RWY 11/16/29/34

#### 2.1. Regulations for the execution of IFR arrivals based on area navigation in the radar vectoring area of the international airport Wien-Schwechat

##### 2.1.1. General

2.1.1.1. The procedures start at the end of the STARs and guide the aircraft to the relevant final approach track of the published IAPs for the runways 11, 16, 29 and 34.

2.1.1.2. The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons. The utilization of the procedures require a clearance by ATC.

The procedures are at or above MRVA and will be radar monitored.

2.1.1.3. RNAV-Systeme ohne Navigationsdatenbank, die eine manuelle Daten- (Koordinaten-)eingabe erfordern, sind von der Nutzung dieser Verfahren ausgeschlossen.

2.1.1.3. RNAV systems without navigation data bases requiring a manual data (coordinate) input are exempted from the utilization of these procedures.

2.1.1.4. Piloten von Luftfahrzeugen, welche nicht mit entsprechenden Systemen ausgestattet sind und eine Freigabe über eine Transition oder Teile der Transitions erhalten, müssen dies mit der Phrase „UNABLE RNAV TRANSITION“ der Flugverkehrskontrolle mitteilen und erhalten die übliche Radarkursführung zum Endanflugkurs der IAPs.

2.1.1.4. Pilots of aircraft which are not equipped with appropriate systems shall advise ATC, after reception of a clearance for a transition or parts of it, about this fact, by using the phrase 'UNABLE RNAV TRANSITION'. ATC will then issue radar vectors to the final approach track of the relevant IAP.

## 2.1.2. Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung

## 2.1.2. Radio Communication Failure Procedure

### 2.1.2.1. Nach Erhalt einer „Transition“-Freigabe:

Unverzügliche Schaltung des Transpondercodes 7600 und Fortsetzung des Fluges gemäß lateraler und vertikaler Beschreibung des Verfahrens mit anschließendem Endanflugteil eines veröffentlichten Instrumentenanflugverfahrens.

### 2.1.2.1. After reception of a transition clearance:

Switch transponder code 7600 and continue the flight in accordance with the lateral and vertical description of the procedure with subsequent final approach of an Instrument Approach Procedure.

### 2.1.2.2. Nach Erhalt einer Freigabe direkt zu einem Wegpunkt:

Unverzügliche Schaltung des Transpondercodes 7600 und Fortsetzung des Fluges gemäß freigegebenem Wegpunkt. Danach Fortsetzung des Fluges gemäß der weiteren „Transition“ und gemäß lateraler und vertikaler Beschreibung des Verfahrens mit anschließendem Endanflugteil eines veröffentlichten Instrumentenanflugverfahrens.

### 2.1.2.2. After reception of a clearance direct to a waypoint on a transition:

Switch transponder code 7600, continue the flight to the previously cleared waypoint and follow the transition to the runway in use. Once on transition, descend from the last cleared level to the minimum descent altitudes according RNAV transition map and fly the subsequent final approach of an Instrument Approach Procedure.

## 2.2. Kalkulation der Flugmeilen innerhalb der TMA LOWW 1-8

## 2.2. Calculation of track miles within TMA LOWW 1-8

2.2.1. APP Wien erteilt Freigaben an Flugzeugbesatzungen zum Befliegen der RNAV-„Transitions“ zwischen dem Ende der STARs und dem Endanflugkurs der jeweiligen Betriebspiste.

2.2.1. APP Wien issues clearances to air crews to fly RNAV Transitions between the end of STARs and the final approach track of the relevant runway in use.

2.2.2. Während der Hauptverkehrszeiten haben Flugzeugbesatzungen mit den gesamten Flugmeilen gemäß AIP zu rechnen.

2.2.2. During rush hours, air crews have to plan the complete RNAV Transition track miles according AIP.

2.2.3. Die aktuell gültigen Hauptverkehrszeiträume werden mittels NOTAM veröffentlicht.

2.2.3. The current rush hour periods will be published by NOTAM.

2.2.4. Außerhalb der genannten Hauptverkehrszeiten können Flugzeugbesatzungen unter normalen Umständen mit folgenden Flugmeilen zwischen dem Ende der STARs und einem „10 NM Final Approach“ der jeweiligen Betriebspiste rechnen. (Anmerkung: Es ist zu beachten, dass diese „Normal Condition-Time Periods“ keine „ATFM Slotted Time Periods“ beinhalten.)

2.2.4. Outside the mentioned rush hours, air crews may plan under normal conditions the following track miles between end of STARs and a 10 NM final approach of the relevant runway in use. (Note: Care shall be taken, that these 'normal condition'-time periods exclude any ATFM slotted time periods.)

ENDPUNKT DER STAR END POINT OF STAR	BETRIEBSPISTE RUNWAY IN USE	FLUGMEILEN (NM) TRACK MILES (NM)
BALAD	11	34
	16	50
	29	36
	34	24

ENDPUNKT DER STAR END POINT OF STAR	BETRIEBSPISTE RUNWAY IN USE	FLUGMEILEN (NM) TRACK MILES (NM)
MABOD	11	35
	16	21
	29	42
	34	52
NERDU	11	21
	16	23
	29	54
	34	60
PESAT	11	55
	16	52
	29	22
	34	23

### 3. RADARMINDESTSTAFFELUNG 2.5 NM IM ENDANFLUG

3.1. Die Radarmindeststaffelung von 2.5 NM wird ausschließlich zwischen anfliegenden Luftfahrzeugen innerhalb von 10 NM vom Aufsetzpunkt der Betriebspiste angewendet, vorausgesetzt:

- ein ATS-Überwachungssystem mit geeigneter Azimut- und Entfernungsaufösung sowie einer Aktualisierungsrate von höchstens 5 Sekunden in Kombination mit geeigneten Displays wird verwendet;
- beide Luftfahrzeuge befinden sich innerhalb von 10 NM vom Aufsetzpunkt der Piste im Endanflug;
- die Wirbelschleppenstaffelungsminima sind nicht anzuwenden;
- eine Pistenzustandskennzahl (RWYCC) von 5 oder höher ist gemeldet und die durchschnittlichen Pistenbelegungszeiten von 50 Sekunden oder weniger, werden nicht durch Pistenbeläge, wie z.B. Matsch, Schnee oder Eis, beeinträchtigt;
- der Fluglotse am Kontrollturm ist in der Lage durch Sichtkontakt oder mit Hilfe der zur Verfügung stehenden "Ground Surveillance Tools" die Betriebspiste und die dazugehörigen Aus- und Einmündungen der Rollbahnen zu beobachten;
- die Geschwindigkeiten von anfliegenden Luftfahrzeugen werden genauestens von den Fluglotsen überwacht und wenn notwendig angepasst, um sicherzustellen, dass die Mindeststaffelung nicht unterschritten wird;
- Piloten sind genügend auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, die Piste schnellstens zu verlassen.

### 4. SIMULTANBETRIEB

#### 4.1. An-/Abflüge Piste 16 oder Piste 34 und gleichzeitige Abflüge Piste 29:

### 3. RADAR SEPARATION MINIMUM 2.5 NM ON FINAL APPROACH

3.1. The radar separation minimum of 2.5 NM will only be applied between arriving aircraft within 10 NM from runway threshold provided that:

- an ATS surveillance system with appropriate azimuth and range resolution and an update rate of 5 seconds or less is used in combination with suitable displays;
- both aircraft are flying within 10 NM from the threshold of the runway in use on final approach;
- the wake turbulence separation minima do not apply;
- Runway Condition Code 5 or higher is reported and the average runway occupancy times of 50 seconds or less are not adversely affected by runway contaminants such as slush, snow or ice;
- the aerodrome controller is able to observe, visually or by means of ground surveillance tools the runway-in-use and associated exit and entry taxiways;
- aircraft approach speeds are closely monitored by the controller and when necessary adjusted so as to ensure that separation is not reduced below the minimum;
- pilots have been made fully aware of the need to exit the runway in an expeditious manner.

### 4. SIMULTANEOUS OPERATIONS

#### 4.1. Approaches/Departures RWY 16 or RWY 34 and simultaneous departures from RWY 29:

4.1.1. Anflüge und Abflüge zur/von Piste 16 oder Piste 34 sind gleichzeitig mit Abflügen von Piste 29 zulässig.

#### 4.2. Anflüge Piste 11 und An-/Abflüge Piste 16:

4.2.1. Unter Wetterbedingungen, die es TWR ermöglichen, die Herabsetzung der Staffelungswerte in Flugplatznähe anzuwenden [AMC3 ATS.TR.210(c)(2) (b)], werden zur Kapazitätserhöhung Anflüge zur Piste 11 gleichzeitig mit An-/Abflügen zur/von Piste 16 durchgeführt.

Die Anwendung dieses Verfahrens wird normalerweise über ATIS ausgestrahlt. ("simultaneous landings RWY 11 and RWY 16 in progress")

Da sich die Flugwege der veröffentlichten Standard-Fehlflugverfahren während des Steigfluges kreuzen, ist es verpflichtend, ATC Anweisungen während des Durchstartens umgehend und präzise zu folgen.

Speziell beim Durchstarten auf Piste 11 müssen Flugzeugbesatzungen für abweichende Flugverkehrskontrollfreigaben wie z.B. Anweisungen für sofortige Rechtskurven vorbereitet sein.

In diesen Fällen erwartet ATC das Einleiten der Rechtskurve spätestens in 400 Fuß AGL mit maximaler Querneigung, um das Überfliegen von Piste 16 zu vermeiden.

### 5. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWW

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

#### 5.1. Anflüge

5.1.1. Flüge ohne Transponder sind in Ausnahmefällen nach vorheriger Freigabe zulässig.

5.1.2. Die Anflugstrecken(-sektoren) enden in den jeweiligen Warterunden. Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

##### Achtung:

- Luftfahrzeuge in der Warterunde NOVEMBER haben nördlich der Raffinerie exakt über der Donau zu halten.
- Luftfahrzeuge in der Warterunde ECHO haben östlich von SCHÖNAU zu halten.
- Luftfahrzeuge in der Warterunde SIERRA haben südlich der Piste 11/29 zu halten.
- In jedem Fall sind die jeweiligen Anflugsektoren zu vermeiden.

5.1.3. Anflüge entlang der Strecke KLOSTERNEUBURG - DONAUTURM - FREUDENAU sind über dem Hauptstrom der Donau durchzuführen.

4.1.1. Approaches and departures to/from RWY 16 or RWY 34 may be simultaneously authorized with regard to departures from RWY 29.

#### 4.2. Approaches to RWY 11 and approaches/departures RWY 16:

4.2.1. During weather conditions, which enable TWR to apply reduction of separation minima in the vicinity of aerodromes [AMC3 ATS.TR.210(c)(2) (b)], arrivals RWY 11 are performed simultaneously to arrivals/departures RWY 16 in the interest of increased capacity.

The application of this simultaneous operation will normally be transmitted via ATIS ("simultaneous landings RWY 11 and RWY 16 in progress").

As the flight paths of the published Standard Missed Approach Procedures will cross during climb out it is mandatory to follow ATC instructions during go arounds immediately and precisely.

Especially during go arounds on RWY 11 Flight Crews shall be prepared for immediate alternate ATC instructions like visual right turns (e.g. "Go around, Visual (Right) Turn Heading [...] as soon as possible, climb [...] FT").

In such cases ATC expects commencement of the right turn latest at 400 FT AGL with maximum bank angle to avoid penetration of RWY 16.

### 5. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWW

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

#### 5.1. Approaches

5.1.1. Flights without transponder are possible in exceptional cases, but prior permission required.

5.1.2. Arrival routes(-sectors) end in the respective holding patterns. For further approach hold there if not received an approach or landing clearance previously.

##### Attention:

- Aircraft in the holding pattern NOVEMBER shall hold north of the refinery exactly overhead Danube river.
- Aircraft in the holding pattern ECHO shall hold east of SCHÖNAU.
- Aircraft in the holding pattern SIERRA shall hold south of RWY 11/29.
- In any case avoid the appropriate approach sectors.

5.1.3. Approaches via KLOSTERNEUBURG - DONAUTURM - FREUDENAU shall follow the main stream of the Danube river.

3. Im Nahbereich des Flughafens sind Polizei-Hubschrauber-Einsatzflüge unter allen Wetterbedingungen in niedriger Höhe zu erwarten. Die Pisten sowie Ab- und Anflugsektoren werden dabei immer frei gehalten.

3. Expect priority police HEL missions operating low level in the vicinity of the aerodrome during all weather conditions. Will stay clear of runways, departure and arrival sectors at all times.

4. Hubschrauberflugbetrieb zum/vom Flughafen Wien-Schwechat hat zu erwarten:

4. Helicopter operations to/from Wien-Schwechat airport have to expect:

- Landung Piste 11/29 zwischen Rollbahn A11 und Rollbahn A12;
- Parken im Bereich des GAC;
- Start Piste 11/29 zwischen Rollbahn A10 und Rollbahn A12.

- Landing RWY 11/29 between TWY A11 and TWY A12;
- Parking at GAC;
- Take-Off RWY 11/29 between TWY A10 and TWY A12.

5. Während des Betriebes bei geringer Sicht wird die Mittellinienbefehuerung in der Rollgasse 36 querab der Parkposition F01 im Falle querender Fahrzeuge abgeschaltet.

5. During low visibility operations centre line lights in taxilane 36 abeam parking position F01 are switched off when vehicle crossing is active.

6. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren  
Koordinaten in Klammern sind nur zur Referenz angeführt.

6. Designated points - Instrument flight procedures  
Coordinates in brackets are for reference only.

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ABTAN	47 06 49.00N 014 29 44.00E	STAR
ADAMA	47 59 16.00N 017 20 29.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
AGMIM	48 05 54.60N 016 59 15.16E	SID RWY 29
ARSIN	47 34 01.96N 016 45 13.48E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
ASPIB	48 00 40.40N 017 02 11.50E	SID RWY 29
BALAD	47 46 00.21N 016 14 02.56E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
BARUG	47 53 48.57N 015 21 19.93E	STAR
BUCKU	LOC OEX / D-7.5 OEX (R-119 FMD / D-5.4 FMD) (48 03 18.71N 016 44 25.14E)	IAP RWY 29
BUDEX	48 56 53.98N 014 20 09.70E	STAR
BUWUT	48 48 18.27N 015 18 47.01E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
EMKOG	47 30 36.62N 016 35 00.56E	SID RWY 29, SID RWY 34
EWUKE	47 35 13.98N 016 41 09.85E	SID RWY 29, SID RWY 34
GAMLI	47 54 24.00N 014 46 44.00E	STAR
GIMBO	48 43 31.31N 014 46 32.99E	STAR
IMVOB	47 30 56.41N 015 35 09.62E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
IRGOT	47 31 48.00N 015 48 36.00E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
KOXER	48 07 39.00N 017 02 54.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
LADAG	48 35 20.33N 015 02 27.98E	STAR
LANUX	48 53 17.18N 015 36 56.84E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34, STAR
LAPNA	46 32 07.79N 015 31 13.55E	STAR
LEDVA	48 43 43.64N 016 47 21.10E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
LIMRA	47 54 39.53N 014 26 52.02E	STAR
LUGEM	48 10 20.00N 015 23 32.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
MABOD	48 34 28.41N 016 41 24.35E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
MASUR	48 31 12.35N 015 26 21.45E	STAR
MEDIX	48 17 39.00N 015 24 31.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
MIKOV	48 47 05.08N 016 37 15.61E	STAR
NATEX	47 44 49.00N 017 30 00.00E	STAR
NEMAL	47 55 05.00N 013 29 54.00E	STAR
NERDU	48 28 53.39N 016 05 57.34E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
NIGSI	47 22 09.00N 016 02 10.00E	STAR
NIMDU	47 54 59.49N 013 49 17.93E	STAR
OBUTI	46 22 41.89N 016 16 26.58E	STAR
ODSUD	48 02 07.00N 015 29 56.00E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
OSMOD	48 09 06.00N 015 30 53.00E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
OSPEN	47 29 07.05N 015 31 38.71E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
OTGAR	48 13 53.00N 015 31 32.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
PESAT	47 42 53.75N 017 03 11.37E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
REKLU	48 35 15.00N 016 56 16.00E	STAR
RUPET	47 27 55.00N 015 43 57.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
RW11	48 07 22.13N 016 32 00.09E	IAP RWY 11
RW16	48 07 11.22N 016 34 41.40E	IAP RWY 16
RW29	48 06 32.57N 016 34 32.27E	IAP RWY 29
RW34	48 05 19.07N 016 35 28.82E	IAP RWY 34
SOVIL	48 02 47.00N 015 22 32.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
STEIN	47 25 39.41N 016 35 58.95E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
TEMTA	48 30 27.00N 015 39 49.00E	STAR
TOVKA	48 16 12.56N 016 55 34.76E	STAR
UMSUM	48 42 03.25N 015 35 49.49E	SID RWY 29
UNGUT	48 50 40.91N 015 39 11.84E	SID RWY 29
VABGU	48 41 32.28N 016 44 15.39E	SID RWY 29
VENEN	48 33 59.59N 014 32 28.84E	STAR
WW100	48 05 23.34N 016 38 00.97E	SID RWY 11
WW101	48 01 28.95N 016 36 46.19E	SID RWY 11
WW160	48 09 12.45N 016 47 33.07E	SID RWY 16
WW162	48 02 30.33N 016 50 23.55E	SID RWY 16
WW163	48 02 14.33N 016 36 46.75E	SID RWY 16
WW164	48 09 46.93N 016 42 26.66E	SID RWY 34
WW165	48 11 23.26N 016 37 12.43E	SID RWY 34

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW171	48 34 10.55N 015 53 21.14E	SID RWY 29
WW172	47 52 19.93N 015 57 44.67E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
WW181	48 42 04.00N 015 35 50.00E	SID RWY 29
WW190	48 33 20.09N 014 45 57.55E	STAR
WW191	48 32 39.07N 014 59 25.87E	STAR
WW192	48 31 56.47N 015 12 53.87E	STAR
WW230	48 08 36.95N 016 12 23.36E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW231	48 06 02.97N 016 12 23.37E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW232	48 05 52.72N 016 22 17.37E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW233	48 01 57.51N 016 19 30.63E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW261	48 03 00.72N 016 45 13.06E	SID RWY 11
WW262	47 54 39.64N 016 34 35.39E	SID RWY 11
WW266	48 14 12.92N 016 08 14.95E	SID RWY 29
WW267	48 04 00.73N 016 36 00.76E	SID RWY 16
WW268	47 59 13.22N 016 38 03.79E	SID RWY 16
WW269	48 04 12.28N 016 35 55.93E	SID RWY 16
WW273	48 07 05.18N 016 16 38.82E	SID RWY 11
WW274	48 04 30.87N 016 16 08.62E	SID RWY 11
WW275	48 01 39.14N 016 14 28.20E	SID RWY 11
WW286	47 55 58.37N 016 29 57.02E	SID RWY 29
WW293	48 06 55.88N 016 28 26.72E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW295	48 05 46.82N 016 27 14.62E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW296	48 04 36.83N 016 28 19.64E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW304	48 08 08.72N 016 34 16.67E	SID RWY 34
WW361	48 03 45.47N 016 42 58.07E	SID RWY 11
WW362	47 56 56.39N 016 40 38.05E	SID RWY 11
WW363	47 55 32.95N 016 27 24.60E	SID RWY 11
WW364	48 01 32.07N 016 32 52.19E	SID RWY 16
WW370	47 52 47.60N 016 25 19.18E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW371	48 14 28.66N 016 40 00.32E	SID RWY 34
WW373	48 10 49.99N 016 47 42.96E	SID RWY 34
WW375	47 58 11.65N 016 29 30.68E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW377	47 58 41.22N 016 26 40.61E	SID RWY 16
WW379	48 01 33.94N 016 22 10.78E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW380	47 59 25.76N 016 07 34.60E	SID RWY 16
WW381	48 05 20.88N 015 52 53.74E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW382	48 08 55.59N 015 55 32.87E	SID RWY 16
WW383	47 57 36.44N 016 19 10.65E	SID RWY 29, SID RWY 34



DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW384	47 57 36.82N 016 26 49.34E	SID RWY 16
WW386	48 04 59.52N 016 46 21.16E	SID RWY 11
WW387	47 59 46.84N 016 46 28.10E	SID RWY 29
WW388	48 09 46.93N 016 42 26.64E	SID RWY 34
WW389	48 07 05.00N 016 53 00.00E	SID RWY 34
WW390	48 00 40.43N 017 02 11.52E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
WW391	48 02 15.00N 016 12 41.00E	SID RWY 29
WW392	48 07 56.00N 015 56 34.00E	SID RWY 29
WW393	48 07 50.00N 016 02 23.00E	SID RWY 29
WW394	48 16 17.00N 016 03 30.00E	SID RWY 29
WW395	48 03 24.00N 016 29 07.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW396	47 59 09.00N 016 24 59.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW397	47 57 07.14N 016 34 54.01E	SID RWY 29
WW398	48 05 05.00N 015 47 46.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW400	48 16 48.38N 016 50 57.46E	STAR
WW401	47 43 58.00N 016 38 12.00E	SID RWY 11
WW402	48 04 02.48N 016 36 01.15E	SID RWY 16
WW403	47 45 25.71N 016 37 12.17E	SID RWY 16
WW404	48 02 17.74N 016 39 34.25E	SID RWY 16
WW405	47 38 12.00N 016 31 05.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW406	47 37 47.00N 016 32 30.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW407	48 04 10.86N 016 35 57.63E	SID RWY 16
WW408	48 03 26.35N 016 41 06.76E	SID RWY 16
WW410	47 09 45.01N 014 46 46.98E	STAR
WW411	46 57 13.86N 016 08 12.97E	STAR
WW412	48 04 44.24N 016 39 59.78E	SID RWY 11
WW413	48 01 34.03N 016 42 26.22E	SID RWY 11
WW414	48 01 42.52N 016 37 39.82E	SID RWY 11
WW415	48 01 45.47N 016 35 31.75E	SID RWY 11
WW416	48 01 38.70N 016 36 03.55E	SID RWY 11
WW417	48 01 35.97N 016 36 40.44E	SID RWY 11
WW418	48 04 41.59N 016 39 27.79E	SID RWY 16
WW419	48 04 43.52N 016 38 49.81E	SID RWY 16
WW420	48 02 03.33N 016 38 03.06E	SID RWY 11
WW421	48 03 35.89N 016 36 41.51E	SID RWY 11
WW422	48 06 03.77N 016 36 00.61E	SID RWY 11
WW423	48 06 06.99N 016 38 28.54E	SID RWY 11
WW424	48 07 39.18N 016 37 10.02E	SID RWY 11

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW425	48 09 51.36N 016 48 17.86E	SID RWY 11
WW426	48 05 40.66N 016 37 11.42E	SID RWY 11
WW440	48 21 00.00N 016 43 00.00E	STAR
WW450	47 53 40.00N 015 28 51.00E	STAR
WW460	48 27 45.00N 016 28 15.00E	SID RWY 34
WW468	48 20 33.00N 016 44 34.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW469	48 30 28.00N 016 47 31.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW470	48 26 33.00N 016 39 53.00E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW471	48 34 24.00N 016 07 56.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW472	48 43 31.03N 015 35 53.83E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW648	48 02 59.20N 016 45 24.67E	IAP RWY 11
WW650	48 13 09.05N 016 14 07.70E	IAP RWY 11
WW651	48 14 01.04N 016 11 25.92E	IAP RWY 11, RNAV transition RWY 11
WW652	48 16 06.33N 016 05 06.38E	RNAV transition RWY 11
WW653	48 18 16.47N 015 58 21.58E	RNAV transition RWY 11
WW654	48 22 46.68N 016 01 36.63E	RNAV transition RWY 11
WW655	48 13 46.17N 015 55 07.08E	RNAV transition RWY 11
WW656	48 20 36.35N 016 08 21.89E	RNAV transition RWY 11
WW657	48 11 36.21N 016 01 51.44E	RNAV transition RWY 11
WW658	48 18 25.63N 016 15 06.57E	RNAV transition RWY 11
WW659	48 09 25.86N 016 08 35.23E	RNAV transition RWY 11
WW661	48 07 15.12N 016 15 18.46E	RNAV transition RWY 11
WW663	48 04 42.08N 016 21 43.48E	RNAV transition RWY 11
WW664	48 19 06.20N 016 26 21.72E	RNAV transition RWY 11
WW665	48 01 09.57N 016 30 35.57E	RNAV transition RWY 11
WW666	48 24 21.00N 016 24 16.00E	RNAV transition RWY 11
WW668	47 57 34.06N 016 38 44.80E	IAP RWY 16
WW669	47 55 46.40N 016 26 39.74E	RNAV transition RWY 11
WW670	48 20 19.87N 016 29 06.17E	IAP RWY 16
WW671	48 22 15.23N 016 28 16.89E	IAP RWY 16, RNAV transition RWY 16
WW672	48 26 25.53N 016 26 32.83E	RNAV transition RWY 16
WW673	48 31 13.99N 016 24 29.77E	RNAV transition RWY 16
WW674	48 32 35.64N 016 31 44.11E	RNAV transition RWY 16
WW675	48 29 51.86N 016 17 15.76E	RNAV transition RWY 16
WW676	48 27 46.61N 016 33 46.76E	RNAV transition RWY 16
WW677	48 25 03.52N 016 19 19.46E	RNAV transition RWY 16
WW678	48 21 41.30N 016 36 21.20E	RNAV transition RWY 16
WW679	48 19 17.45N 016 21 47.40E	RNAV transition RWY 16

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW680	48 13 21.01N 016 39 51.68E	RNAV transition RWY 16
WW681	48 17 41.38N 016 13 19.97E	RNAV transition RWY 16
WW682	48 06 41.40N 016 45 00.42E	RNAV transition RWY 16
WW684	48 00 01.58N 016 50 07.89E	RNAV transition RWY 16
WW686	47 52 08.28N 016 29 43.88E	RNAV transition RWY 16
WW688	48 14 57.85N 016 48 30.52E	RNAV transition RWY 16
WW692	48 28 21.00N 016 43 39.00E	RNAV transition RWY 16
WW697	47 54 30.00N 016 39 59.00E	RNAV transition RWY 11
WW850	48 04 50.79N 016 39 44.01E	RNAV transition RWY 29
WW851	48 04 15.93N 016 41 30.59E	RNAV transition RWY 29
WW852	48 04 05.24N 016 43 17.54E	RNAV transition RWY 29
WW853	48 02 37.39N 016 48 51.23E	RNAV transition RWY 29
WW854	48 01 22.98N 016 51 08.97E	RNAV transition RWY 29
WW855	47 59 40.22N 016 56 20.36E	RNAV transition RWY 29
WW856	48 03 30.41N 016 42 44.88E	RNAV transition RWY 29
WW858	48 01 23.49N 016 44 39.43E	RNAV transition RWY 29
WW859	48 05 56.73N 016 45 47.90E	RNAV transition RWY 29
WW860	47 57 56.61N 016 46 14.35E	RNAV transition RWY 29
WW861	48 12 21.36N 016 46 21.46E	RNAV transition RWY 29
WW862	47 54 56.67N 016 47 36.74E	RNAV transition RWY 29
WW863	48 21 28.76N 016 31 57.79E	RNAV transition RWY 29
WW864	47 52 08.70N 016 45 24.53E	RNAV transition RWY 29
WW865	48 20 43.86N 016 45 05.39E	RNAV transition RWY 29
WW896	48 02 28.42N 016 40 12.28E	RNAV transition RWY 29
WW897	48 06 03.67N 016 42 49.17E	RNAV transition RWY 29
WW898	48 00 08.12N 016 44 11.38E	RNAV transition RWY 29
WW899	48 05 24.96N 016 54 06.37E	RNAV transition RWY 29
WW948	48 10 54.23N 016 21 05.86E	IAP RWY 29
WW950	48 03 18.66N 016 44 25.33E	IAP RWY 29
WW951	48 02 07.16N 016 47 54.80E	IAP RWY 29, RNAV transition RWY 29
WW952	47 59 53.89N 016 54 35.22E	RNAV transition RWY 29
WW953	47 55 26.16N 017 07 54.39E	RNAV transition RWY 29
WW954	47 50 04.25N 017 03 55.10E	RNAV transition RWY 29
WW955	47 59 54.29N 017 11 14.38E	RNAV transition RWY 29
WW956	47 54 31.53N 016 50 37.01E	RNAV transition RWY 29
WW957	48 04 22.39N 016 57 54.40E	RNAV transition RWY 29
WW959	48 06 37.91N 016 51 07.40E	RNAV transition RWY 29
WW961	48 11 01.63N 016 37 50.10E	RNAV transition RWY 29

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW963	48 17 46.17N 016 30 13.41E	RNAV transition RWY 29
WW964	47 51 41.05N 016 38 18.48E	RNAV transition RWY 29
WW965	48 18 58.99N 016 39 02.43E	RNAV transition RWY 29
WW966	47 48 51.10N 016 46 24.08E	RNAV transition RWY 29
WW967	48 26 56.31N 016 40 15.14E	RNAV transition RWY 29
WW968	48 14 56.08N 016 31 24.21E	IAP RWY 34
WW970	47 58 10.65N 016 38 29.43E	IAP RWY 34
WW971	47 55 40.56N 016 39 32.50E	IAP RWY 34, RNAV transition RWY 34
WW972	47 50 52.53N 016 41 29.29E	RNAV transition RWY 34
WW973	47 46 03.63N 016 43 28.71E	RNAV transition RWY 34
WW974	47 41 14.66N 016 45 27.78E	RNAV transition RWY 34
WW975	47 42 34.67N 016 52 36.02E	RNAV transition RWY 34
WW976	47 39 54.06N 016 38 20.04E	RNAV transition RWY 34
WW977	47 47 23.75N 016 50 37.51E	RNAV transition RWY 34
WW978	47 44 42.93N 016 36 20.37E	RNAV transition RWY 34
WW979	47 52 12.81N 016 48 38.67E	RNAV transition RWY 34
WW980	47 49 31.73N 016 34 20.29E	RNAV transition RWY 34
WW981	47 57 01.81N 016 46 39.46E	RNAV transition RWY 34
WW982	47 54 20.48N 016 32 19.84E	RNAV transition RWY 34
WW983	48 06 38.15N 016 42 40.10E	RNAV transition RWY 34
WW985	48 16 15.72N 016 38 38.30E	RNAV transition RWY 34
WW987	48 27 47.10N 016 33 46.60E	RNAV transition RWY 34
WW988	47 52 59.15N 016 25 10.61E	RNAV transition RWY 34
WW989	47 58 41.50N 016 55 35.34E	RNAV transition RWY 34
WW991	47 52 13.30N 016 58 42.74E	RNAV transition RWY 34

7. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

7. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
DONAUTURM	DT	48 14 15N 016 23 50E	ORTH	OR	48 07 40N 016 42 30E
EBERGASSING	EB	48 01 49N 016 29 56E	PETRONELL	PE	48 06 36N 016 50 52E
FREUDENAU	FR	48 11 50N 016 27 20E	RUTZENDORF	RU	48 13 30N 016 37 46E
HIMBERG	HI	48 04 22N 016 26 47E	SCHÖNAU	SC	48 07 40N 016 37 46E
KITTSEE	KS	48 04 59N 017 04 04E	STRASSHOF	SH	48 18 25N 016 37 46E
KLOSTERNEUBURG	KL	48 17 50N 016 20 50E	UNTERWALTERSDORF	UW	47 57 45N 016 27 24E
MÜNCHENDORF	MU	48 01 43N 016 21 17E			

**LOWW AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN**

**LOWW AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte - ICAO	LOWW AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Luffahrzeugabstell-/andockkarte - ICAO	LOWW AD 2 MAP 2-1	Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO
Flugplatzbodenbewegungskarte - Rolleinschränkungen	LOWW AD 2 MAP 3-2	Aerodrome Ground Movement Chart - Taxi Restrictions
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 11/29)	LOWW AD 2 MAP 4-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 11/29)
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 16/34)	LOWW AD 2 MAP 4-2	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 16/34)
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ B	LOWW AD 2 MAP 5-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 7-2	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 29)
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 7-3	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 16)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 9-1-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 11)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 9-1-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 11)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 9-2-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 29)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 9-2-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 29)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 9-3	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 16)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 9-4-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 34)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 9-4-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 34)
Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO	LOWW AD 2 MAP 11-1	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 11-2-1	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 11)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 29)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (RNP Transition) (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2	RNAV Arrival Chart (RNP Transition) (RWY 29)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 11-2-3	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 16)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 11-2-4	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 34)
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOWW AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 13-1-1	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 11)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS Z CAT II & III or LOC Z RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS Z CAT II & III or LOC Z RWY 29)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS U CAT II & III or LOC U RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS U CAT II & III or LOC U RWY 29)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 13-1-3	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 16)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 13-1-4	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 34)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 11)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 29)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 13-2-3	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 16)

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 13-2-4	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 34)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 13-4-3	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 16)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 13-4-4	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 34)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (NDB RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 13-5-1	Instrument Approach Chart - ICAO (NDB RWY 11)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (NDB RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-5-2	Instrument Approach Chart - ICAO (NDB RWY 29)
Sichtflugkarte WIEN-SCHWECHAT / TULLN	LOWW AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights WIEN-SCHWECHAT / TULLN

**LOWW AD 2.25 “VISUAL SEGMENT SURFACE  
(VSS) PENETRATION”**

**LOWW AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE  
(VSS) PENETRATION**

RWY 11		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

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

RWY 29		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

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

LOGG - PUNITZ-GÜSSING																																	
POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ELEVATION  FREQUENZ/FREQUENCY	PISTENMERKMALE/RUNWAY CHARACTERISTICS  ZUSTÄNDIGES AIS-ARO, MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO, MET  BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZVERWALTUNG/AERODROME ADMINISTRATION  BETRIEBSLEITUNG/OPERATION OFFICE	FLUGFELD ZUGELASSEN FÜR/ AERODROME ADMISSIBLE FOR																														
1	2	3	4																														
47 08 50N 016 19 00E  <u>949 FT</u>  123.205	Kennung/designation: 15/33 Maße/dimensions: 800 x 18 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: AUW 6700 KG  RWY 15: TORA 800 M, TODA 800 M, ASDA 800 M, LDA 800 M RWY 33: TORA 800 M, TODA 800 M, ASDA 800 M, LDA 800 M  AIS/ARO: Wien MET <sup>1)2)</sup>  PPR	USFC Punitz Flugplatz 129 7544 Punitz  TEL: +43 3327 2344 +43 3327 25179 <sup>3)</sup> EMAIL: office@logg.at uniformhotel@punitzflug.at <sup>3)</sup> WWW: http://www.logg.at	Motorflugzeug, Segelflugzeug, Hubschrauber/ Engine-driven aircraft, glider, helicopter																														
ANMERKUNGEN/REMARKS																																	
5																																	
<p><sup>3)</sup> 'Punitz Flug': Wochentags mindestens einen Tag im Voraus</p> <p><b>Flugbetrieb nur nach VFR</b></p> <p>Flugplatz genehmigt für einen Betrieb ohne Anwesenheit des Flugplatzbetriebsleiters oder dessen Stellvertreters gemäß § 2a. der ZivilflugplatzBetriebsordnung - ZFBO. Siehe <a href="http://www.logg.at">http://www.logg.at</a></p> <p><b>Platzrunde:</b> E des AD <b>Platzrundenhöhe:</b> 1000 FT AGL</p> <p><b>VFR-Meldepunkte:</b> CRP = Pflichtmeldepunkt</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Bezeichnung</th> <th>Koordinaten</th> <th>Art</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ECHO</td> <td>47 11 06N 016 27 00E</td> <td>CRP</td> </tr> <tr> <td>NOVEMBER</td> <td>47 14 24N 016 18 18E</td> <td>CRP</td> </tr> <tr> <td>SIERRA</td> <td>47 04 00N 016 19 00E</td> <td>CRP</td> </tr> <tr> <td>WHISKEY</td> <td>47 07 24N 016 12 30E</td> <td>CRP</td> </tr> </tbody> </table> <p>Überflug folgender Ortsgebiete ist zu meiden: Güttenbach, Kirchfidisch, Kohfidisch, Mischendorf, Punitz.</p> <p><b>Achtung:</b> Es sind Windböen und Turbulenzen im Endanflug für beide Pistenrichtungen bei starken Ostnordostwinden zu erwarten. Kontaktieren sie Flugplatz Punitz 5 Minuten vor dem Erreichen der Sichtflugmeldepunkte. Militärische Tiefflugstrecken nordwestlich des Flugplatzes. Windenstart nicht mehr gültig.</p>		Bezeichnung	Koordinaten	Art	ECHO	47 11 06N 016 27 00E	CRP	NOVEMBER	47 14 24N 016 18 18E	CRP	SIERRA	47 04 00N 016 19 00E	CRP	WHISKEY	47 07 24N 016 12 30E	CRP	<p><sup>3)</sup> 'Punitz Flug': Weekdays at least one day in advance</p> <p><b>VFR traffic permitted only</b></p> <p>Aerodrome approved for operation without presence of the aerodrome operation officer or his deputy according to § 2a. of the 'ZivilflugplatzBetriebsordnung - ZFBO' (Civil Aerodrome Operation Ordinance). See <a href="http://www.logg.at">http://www.logg.at</a></p> <p><b>Traffic pattern:</b> E of AD <b>Traffic pattern altitude:</b> 1000 FT AGL</p> <p><b>VFR reporting points:</b> CRP = Compulsory reporting point</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Designator</th> <th>Coordinates</th> <th>Type</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ECHO</td> <td>47 11 06N 016 27 00E</td> <td>CRP</td> </tr> <tr> <td>NOVEMBER</td> <td>47 14 24N 016 18 18E</td> <td>CRP</td> </tr> <tr> <td>SIERRA</td> <td>47 04 00N 016 19 00E</td> <td>CRP</td> </tr> <tr> <td>WHISKEY</td> <td>47 07 24N 016 12 30E</td> <td>CRP</td> </tr> </tbody> </table> <p>Overflying of built-up areas Güttenbach, Kirchfidisch, Kohfidisch, Mischendorf and Punitz shall be avoided.</p> <p><b>Caution:</b> Gusts and turbulence can be expected on final approach to both RWYs in conditions of strong east-north-easterly winds. Contact PUNITZ AD 5 MIN prior VFR reporting points. MIL LOW flying routes NW of AD. Winch launching inoperative.</p>		Designator	Coordinates	Type	ECHO	47 11 06N 016 27 00E	CRP	NOVEMBER	47 14 24N 016 18 18E	CRP	SIERRA	47 04 00N 016 19 00E	CRP	WHISKEY	47 07 24N 016 12 30E	CRP
Bezeichnung	Koordinaten	Art																															
ECHO	47 11 06N 016 27 00E	CRP																															
NOVEMBER	47 14 24N 016 18 18E	CRP																															
SIERRA	47 04 00N 016 19 00E	CRP																															
WHISKEY	47 07 24N 016 12 30E	CRP																															
Designator	Coordinates	Type																															
ECHO	47 11 06N 016 27 00E	CRP																															
NOVEMBER	47 14 24N 016 18 18E	CRP																															
SIERRA	47 04 00N 016 19 00E	CRP																															
WHISKEY	47 07 24N 016 12 30E	CRP																															

1) Wetterberatung: Unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich) bzw. 0900 179 1703 (aus Deutschland). /  
MET briefing: Via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria) and 0900 179 1703 (from Germany).

2) Self briefing

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

LOLM - MICHELDORF			
POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ELEVATION  FREQUENZ/FREQUENCY	PISTENMERKMALE/RUNWAY CHARACTERISTICS  ZUSTÄNDIGES AIS-ARO, MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO, MET  BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZVERWALTUNG/AERODROME ADMINISTRATION  BETRIEBSLEITUNG/OPERATION OFFICE	FLUGFELD ZUGELASSEN FÜR/ AERODROME ADMISSIBLE FOR
1	2	3	4
47 52 13N 014 07 27E  <u>1509 FT</u>  123.205	Kennung/designation: 13/31 Maße/dimensions: 465 x 30 M Oberfläche/surface: Gras/grass Tragfähigkeit/strength: AUW 2000 KG RWY 13: TORA 465 M, TODA 465 M, ASDA 465 M, LDA 465 M RWY 31: TORA 465 M, TODA 465 M, ASDA 465 M, LDA 465 M  AIS/ARO: Wien MET <sup>1)2)</sup>  PPR	Segelflug- und Modellbauclub Kirchdorf-Micheldorf Flugplatzstraße 15 4563 Micheldorf  FBL/AD OPS TEL: +43 7582 61590 ←	Segelflugzeug/ Glider  Motorflugzeuge nur mit behördlicher Genehmigung / Engine-driven aircraft with approval of the authority only
ANMERKUNGEN/REMARKS			
5			
<b>Flugbetrieb nur nach VFR</b>  Überflug folgender Ortsgebiete ist zu meiden: Heiligenkreuz, Kirchdorf an der Krems, Kremsdorf, Micheldorf, Ottsdorf.  <b>Achtung:</b> Hügel 350 M südlich des Flugplatzes Modellflugaktivität direkt am Platz LOPK nördlich des Flugplatzes Verwendbarer befestigter Pistenteil innerhalb der Piste  <b>Flugverfahren:</b> Landung nur in Pistenrichtung 13 Start nur in Pistenrichtung 31		<b>VFR traffic permitted only</b>  Overflying of built-up areas Heiligenkreuz, Kirchdorf an der Krems, Kremsdorf, Micheldorf and Ottsdorf shall be avoided.  <b>Caution:</b> Hills 350 M S of AD Model activity direct on AD LOPK N of AD Usable concrete strip within RWY  <b>Flight procedures:</b> RWY 13 LDG only RWY 31 TKOF only	

1) Wetterberatung: Unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich) bzw. 0900 179 1703 (aus Deutschland). /  
MET briefing: Via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria) and 0900 179 1703 (from Germany).

2) Self briefing

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



**LOWZ AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR  
PASSAGIERE**

**LOWZ AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	HOTELS	Hotels und Gasthöfe in Zell am See; Info-Telefon: +43 6542 770
		Hotels and inns at Zell am See; Info-telephone: +43 6542 770
2	RESTAURANTS	Flugplatzrestaurant; TEL: +43 6542 568 80
		Airport restaurant; TEL: +43 6542 568 80
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Bus, Taxi auf Anfrage, Lokalbahn (Station 500 M vom Flugplatz)
	TRANSPORTATION	Bus, taxi O/R, local train (station 500 M FM AD)
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	NIL
	MEDICAL FACILITIES	
5	BANK UND POSTAMT	Bank: in Schüttdorf (1 KM vom Flugplatz) Postamt: in Schüttdorf (1 KM vom Flugplatz)
	BANK AND POST OFFICE	Bank: in Schüttdorf (1 KM FM AD) Post office: in Schüttdorf (1 KM FM AD)
6	TOURISTENINFORMATION	in Zell am See (3 KM vom Flugplatz); Info-Telefon: +43 6542 770
	TOURIST OFFICE	in Zell am See (3 KM FM AD); Info-telephone: +43 6542 770
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOWZ AD 2.6 RETTUNGS- UND  
FEUERWEHRDIENSTE**

**LOWZ AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING  
SERVICES**

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Feuerwehr Zell am See; eigenes Einsatzfahrzeug laut Einsatzplan.
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	Firebrigade Zell am See; own emergency vehicle according to operation scheme.
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	Laut Einsatzplan
	RESCUE EQUIPMENT	According to operation scheme
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Traktor
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	Tractor
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOWZ AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE  
VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG**

**LOWZ AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY-  
CLEARING**

1	RÄUMUNGS-AUSRÜSTUNG	Schneepflug, Schneefräse
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	Snow plough, rotary snow plough
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste, Rollbahn, Vorfeld
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN

3	ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE	NIL
	USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT	
4	SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE	NIL
	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS	
5	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOWZ AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND HÖHENMESSERKONTROLL POSITION(EN)**

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

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	<b>ASPHALT:</b> Asphalt, AUW 5700 KG <b>GRAS 1:</b> Grass und Sand, AUW 2800 KG <b>GRAS 2:</b> Grass und Sand, AUW 2000 KG
	APRON SURFACE AND STRENGTH	<b>ASPHALT:</b> Asphalt, AUW 5700 KG <b>GRAS 1:</b> Grass and sand, AUW 2800 KG <b>GRAS 2:</b> Grass and sand, AUW 2000 KG
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	<b>L:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG <b>L1:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG <b>L2:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG <b>L3:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG <b>L4:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	<b>L:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG <b>L1:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG <b>L2:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG <b>L3:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG <b>L4:</b> 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG
3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	NIL
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	
4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	NIL
	INS CHECKPOINTS	
6	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOWZ AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN**

**LOWZ AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE	NIL
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	

2	PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG	Markierungshilfen gemäß ICAO
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Marking aids according to ICAO
3	HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"	NIL
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	
4	ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN	NIL
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	
5	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOWZ AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE**

**LOWZ AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

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

**LOWZ AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN**

**LOWZ AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

1	ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST	Austro Control GmbH
	ASSOCIATED MET OFFICE	
2	DIENSTSTUNDEN / WETTERDIENST AUßERHALB DER DIENSTSTUNDEN	H24 / Unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich) bzw. 0900 179 1703 (aus Deutschland)
	HOURS OF SERVICE / MET OFFICE OUTSIDE HOURS	H24 / Via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria) and 0900 179 1703 (from Germany)
3	ZUSTÄNDIGE STELLE FÜR DIE TAF ERSTELLUNG/ GÜLTIGKEITSDAUER	NIL
	OFFICE RESPONSIBLE FOR TAF PREPARATION/ PERIODS OF VALIDITY	
4	ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL	NIL
	TREND FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE	
5	VERFÜGBARE BERATUNG/KONSULTATION	Telefon, Self briefing
	BRIEFING/KONSULTATION PROVIDED	Telephone, self briefing
6	FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N)	NIL
	FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	

7	VERFÜGBARE KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION	NIL
	CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING AND CONSULTATION	
8	ZUSÄTZLICHE AUSRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN	NIL
	SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	
9	BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN	NIL
	ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION	
10	ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES, ETC.)	TAF nicht verfügbar
	ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.)	TAF is not provided

**LOWZ AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE**

**LOWZ AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	PISTENRICHTUNG	MAßE DER PISTE (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE	SCHWELLEN-KOORDINATEN PISTENEND-KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE
DESIGNATIONS RWY NR	TRUE BRG GEO	DIMENSIONS OF RWY (M)	STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
08	076.00	780 x 18	RWY: AUW 5700 KG Asphalt SWY: NIL	47 17 27.48N 012 47 14.94E	<u>753</u>	-0.13%
26	256.00	780 x 18	RWY: AUW 5700 KG Asphalt SWY: NIL	47 17 31.72N 012 47 39.69E	<u>753</u>	0.13%

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	AUSMAß DER STOPPFLÄCHE (M)	AUSMAß DER FREIFLÄCHE (M)	AUSMAß DES PISTENSTREIFENS (M)	AUSMAß DER PISTENENDSICHERHEITSFLÄCHE (M)	AUFFANGVORRICHTUNG DER PISTE	HINDERNISFREIE ZONE
DESIGNATIONS RWY NR	SWY DIMENSIONS (M)	CWY DIMENSIONS (M)	STRIP DIMENSIONS (M)	RESA DIMENSIONS (M)	RAG	OFZ
1	8	9	10	11	12	13
08	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS
1	14
08/26	Schwelle Piste 08 und 26 um 120 M versetzt. Längsgefälle von 2% auf einer Länge von 30 M unmittelbar nach dem Ende der Piste 08 und 26 (Asphalt). Sicherheitsfläche für Kurzlandverfahren: 90 Meter von der versetzten Schwelle pistenauswärts mit 36 Meter Breite.  DTHR RWY 08 and 26 displaced by 120 M inward. Longitudinal slope 2% in a LEN of 30 M IMT after the end of RWY 08 and 26 (asphalt). Runway safety area for short landing operations: 90 meters from the DTHR outward, width 36 meters.

**LOWZ AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN**

**LOWZ AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6
08	780	780	780	660	NIL
26	780	780	780	660	NIL

**LOWZ AD 2.14 ANFLUG- UND  
PISTENBEFEUERUNG**

**LOWZ AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY  
LIGHTING**

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG  APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	BEFEUERUNG DER PISTEN- SCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN  THR LGT COLOUR WINGBARS	ART DES GLEITWINKELBE- FEUERUNGSSYSTEMS  TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	ART UND LÄNGE DER PISTEN- AUFSETZZONENBEFEUERUNG  TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
08	NIL	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	NIL	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMITTELLI- NIENBEFEUERUNG  RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEHRUNG  RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBE- FEUERUNG UND AUßENBAL- KEN  RWY END LGT COLOUR WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG  SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
08	NIL	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	NIL	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
08	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
26	NIL

**LOWZ AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG,  
NOTSTROMVERSORGUNG**

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

1	ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT	NIL
	ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION	
2	LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG	LDI: 70 M nördlich der Pistenmittellinie, 250 M nordöstlich der Schwelle Piste 08, nicht befeuert. Anemometer: NIL
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	LDI: 70 M N of RCL, 250 M NE of THR RWY 08, not LGTD. Anemometer: NIL
3	ROLLBAHRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	NIL
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	NIL
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	
5	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOWZ AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE**

**LOWZ AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

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

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

**LOWZ AD 2.17 ATS LUFTRAUM**

**LOWZ AD 2.17 ATS AIRSPACE**

NIL

**LOWZ AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN**

**LOWZ AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES**

NIL

**LOWZ AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDEHILFEN**

**LOWZ AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS**

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN-KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFIZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD	BETRIEBSZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGSPUNKT	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
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL

**LOWZ AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN**

**LOWZ AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**

**1. ALLGEMEINE HINWEISE**

**1. GENERAL**

1.1. Starts und Landungen sind ausnahmslos nur auf der Betriebspiste 08/26 zulässig.

1.1. Departures and landings shall only be executed on runway 08/26.

1.2. Achtung auf Hänge- und Paragleiteraktivität von der Schmittenhöhe zur Ortschaft Fürth. Die Hänge- und Paragleiterlandewiese befindet sich nahe der Straßenkreuzung Fürth Kaprun.

1.2. Attention to hang- and paraglider activity from Schmittenhöhe to Fürth. The Hang- and paraglider landing-meadow is located near to road junction Fürth-Kaprun.

1.3. Im Anflugsektor zur Piste 08 befinden sich Bäume in einer Entfernung von ca. 325 M zur versetzten Pistenschwelle.

1.3. Within approach sector RWY 08, trees are located at a distance of approximately 325 M from the displaced runway threshold.

1.4. Betriebszeiten des Flugplatzes:  
0800 - ECET, längstens bis 2000 Uhr Lokalzeit

1.4. Operating hours AD:  
0800 - ECET, not later than 2000 (local time)

## 2. VERFAHREN FÜR MOTORFLUGZEUGE UND HUB-SCHRAUBER

2.1. Aus Lärmschutzgründen sind An- und Abflüge zum bzw. vom Flugplatz Zell am See nur entlang der An- und Abflugstrecken durchzuführen. An- und abfliegende Luftfahrzeuge haben die bei den Meldepunkten vorgeschriebenen Höhen unbedingt zu beachten. Abweichungen sind nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.

2.2. Vor Kenntnis der jeweiligen Betriebspiste ist das Sinken unter 5000 FT MSL unzulässig!

2.3. Bei Funkkontakt mit dem Flugplatzbetriebsleiter des Flugplatzes Zell am See und Ortskenntnis, können in Einzelfällen Anpassungen der allgemeinen Verfahren an aktuelle Verkehrs- und Wetterlagen mit dem Flugplatzbetriebsleiter koordiniert werden.

2.4. Beim Gegenan-/abflug nordwestlich der Bundesstraße halten, damit ein direkter Überflug der Siedlungsgebiete Schüttdorf und Zellermoos vermieden wird.

2.5. Anflüge zur Piste 08 und Abflüge von der Piste 26 haben so zu erfolgen, daß die unmittelbar westlich der Piste gelegene Kapruner Straße in einer Höhe von mindestens 50 FT über Grund überflogen wird.

2.6. Bei Anflügen mit Sprechfunkverbindung ist mit der Bodenfunkstelle des Flugplatzes Zell am See in einer Entfernung von mindestens 10 NM vom Flugplatz Funkkontakt aufzunehmen.

2.7. Für Flüge in Flugplatznähe außer zum Zweck von Start und Landung, ist eine Flughöhe von mindestens 5000 FT QNH einzuhalten. Abweichungen hievon sind nur zulässig, wenn dazu eine zwingende Notwendigkeit besteht.

2.8. Für Motorsegler im Motorflug gelten die Verfahren für Motorflugzeuge.

Landungen von Motorseglern mit abgestelltem Motor sind auf der befestigten Piste nur zulässig, wenn vorher mit dem Flugplatzbetriebsleiter das Einvernehmen hergestellt wurde.

2.9. NORDO-Flüge zum bzw. vom Flugplatz Zell am See sind nur nach vorheriger (telefonischer) Absprache mit dem Flugplatzbetriebsleiter zulässig.

### 2.10. Betriebspiste 08 - Anflug aus Richtung NORDEN

2.10.1. Anflug über NOVEMBER bis LAKE mit mindestens 4000 FT MSL und Einflug in den Gegenanflug (MNM 3500 FT MSL).

### 2.11. Betriebspiste 08 - Anflug aus Richtung WESTEN

2.11.1. Anflug über WHISKEY in mindestens 4000 FT MSL, Einflug in die Platzrunde südlich Fürth in den Endanflug auf Piste 08.

## 2. PROCEDURES FOR POWER-DRIVEN AIRCRAFT

2.1. For reasons of noise abatement, approaches and departures to/from Zell am See shall be executed only along the arrival and departure routes. Pilots of approaching and departing aircraft shall observe the prescribed altitudes at the reporting points. Deviations are permitted only with the approval of the aerodrome operation officer.

2.2. Pilots shall not descend below 5000 FT MSL before having knowledge of the runway in use!

2.3. In case pilots have established radio contact to the aerodrome operation officer, and are familiar with the area, adaptations to relevant traffic and met conditions may be coordinated with the aerodrome operation officer in some particular cases.

2.4. To avoid overflying Schüttdorf and Zellermoos during downwind, aircraft shall proceed northwest of the road.

2.5. Approaches to runway 08 and departures from runway 26 shall be executed in a way, that Kapruner Straße, which is located very close west of runway, shall be overflown at a height of at least 50 FT GND.

2.6. Approaching aircraft shall establish radio communication with the aeronautical station of Zell am See aerodrome at a distance of at least 10 NM from the aerodrome.

2.7. Except for landing and take-off, flights in the vicinity of the aerodrome shall maintain an altitude of at least 5000 FT QNH. Deviations therefrom should only be executed if absolutely necessary.

2.8. Motorgliders shall comply to the aeroplane procedures.

Landings of motorgliders with "shut down engine" on the concrete runway are permitted only if coordinated with the aerodrome operation officer.

2.9. NORDO-flights to or from Zell am See aerodrome are permitted only with prior coordination (by telephone) with the aerodrome operation officer.

### 2.10. RWY 08 - Approach from the NORTH

2.10.1. Approach via NOVEMBER to LAKE MNM flight altitude 4000 FT MSL and enter downwind (MNM 3500 FT MSL).

### 2.11. RWY 08 - Approach from the WEST

2.11.1. Approach via WHISKEY MNM flight altitude 4000 FT MSL to enter the aerodrome traffic circuit south of FÜRTH. Final approach to runway 08.



## 2.12. Betriebspiste 08 - Anflug aus Richtung OSTEN

2.12.1. Anflug über ECHO entlang der Anflugstrecke (MNM 4500 FT MSL) in den Gegenanflug (MNM 3500 FT MSL) zur Piste 08.

## 2.13. Betriebspiste 08 - Abflug Richtung NORDEN

2.13.1. Abflug über die Platzrunde bis LAKE, dann Ausflug bis NOVEMBER mit maximal 3500 FT MSL.

## 2.14. Betriebspiste 08 - Abflug Richtung WESTEN

2.14.1. Abflug über die Platzrunde bis zur Ortschaft Fürth (Ende Gegenanflug) und Ausflug direkt westwärts.

## 2.15. Betriebspiste 08 - Abflug Richtung OSTEN

2.15.1. Abflug über die Platzrunde. Erst bei Erreichen von mindestens 4000 FT MSL den Flugplatz überqueren und Ausflug entlang bzw. südlich der Bundesstraße B311 ostwärts unter Vermeidung des Segelfluggeländes.

## 2.16. Betriebspiste 26 - Anflug aus Richtung NORDEN

2.16.1. Anflug über NOVEMBER bis LAKE mit mindestens 4000 FT MSL und Einflug in die Platzrunde.

## 2.17. Betriebspiste 26 - Anflug aus Richtung WESTEN

2.17.1. Anflug über WHISKEY und anschließend Einflug in die Platzrunde bei Fürth (Minimum 4000 FT MSL) und Anflug laut Sichtflugkarte.

## 2.18. Betriebspiste 26 - Anflug aus Richtung OSTEN

2.18.1. **Kein Direktanflug von ECHO auf die Betriebspiste 26 zulässig.**

Bei Betriebspiste 26 müssen von Osten (Lend - Taxenbach) kommende Luftfahrzeuge den Flug entweder:

2.18.1.1. von ECHO entlang der Sichtflugstrecke bis NOVEMBER mit mindestens 5000 FT MSL. Von NOVEMBER zurück bis LAKE (MNM 4000 FT MSL) und Einflug in die Platzrunde; oder

2.18.1.2. von ECHO Richtung Westen fliegen, und nach Überflug des Flugplatzes weiter Richtung WHISKEY, wobei eine Flughöhe von mindestens 5000 FT MSL einzuhalten ist. Von WHISKEY Einflug in die Platzrunde.

## 2.19. Betriebspiste 26 - Abflug Richtung NORDEN

2.19.1. Abflug über die Platzrunde bis LAKE, dann Ausflug bis NOVEMBER mit maximal 3500 FT MSL.

## 2.20. Betriebspiste 26 - Abflug Richtung WESTEN

2.20.1. Abflug über die Sichtflugstrecke WHISKEY.

## 2.12. RWY 08 - Approach from the EAST

2.12.1. Approach via ECHO along approach route (MNM 4500 FT MSL) to enter downwind (MNM 3500 FT MSL) to runway 08.

## 2.13. RWY 08 - Departure to the NORTH

2.13.1. Departure via the aerodrome traffic circuit to LAKE, thereafter leave to NOVEMBER at MAX 3500 FT MSL.

## 2.14. RWY 08 - Departure to the WEST

2.14.1. Departure via the aerodrome traffic circuit to FÜRTH (end of downwind), thereafter leave direct to the west.

## 2.15. RWY 08 - Departure to the EAST

2.15.1. Departure via the aerodrome traffic circuit. Not until reaching at least 4000 FT MSL cross over the aerodrome and leave along respectively south of road B311 to the east, but avoid overflying glider area.

## 2.16. RWY 26 - Approach from the NORTH

2.16.1. Approach via NOVEMBER to LAKE MNM flight altitude 4000 FT MSL and enter the aerodrome traffic circuit.

## 2.17. RWY 26 - Approach from the WEST

2.17.1. Approach via WHISKEY, thereafter enter aerodrome traffic circuit near FÜRTH (MNM flight altitude 4000 FT MSL). Proceed according to the chart for visual flights.

## 2.18. RWY 26 - Approach from the EAST

2.18.1. **Straight-in approach runway 26 via ECHO not permitted.**

For runway 26, flights from the east (LEND - TAXENBACH) shall either proceed:

2.18.1.1. via ECHO along the VFR-route to NOVEMBER MNM flight altitude 5000 FT MSL. From NOVEMBER back to LAKE (MNM 4000 FT MSL) and enter the aerodrome traffic circuit or

2.18.1.2. via ECHO to the west, and after overflying the aerodrome, proceed in direction WHISKEY: MNM flight altitude 5000 FT MSL. After passing WHISKEY enter the aerodrome traffic circuit.

## 2.19. RWY 26 - Departure to the NORTH

2.19.1. Departure via the aerodrome traffic circuit to LAKE, thereafter leave to NOVEMBER at MAX 3500 FT MSL.

## 2.20. RWY 26 - Departure to the WEST

2.20.1. Departure via VFR-route WHISKEY.

### 2.21. Betriebspiste 26 - Abflug Richtung OSTEN

2.21.1. Abflug über die Platzrunde und Verlassen des Gegenabfluges in mindestens 4000 FT MSL und Ausflug entlang bzw. südlich der Bundesstraße B311 ostwärts unter Vermeidung des Segelfluggebietes.

### 3. VERFAHREN FÜR SEGELFLUGZEUGE

3.1. Vor Beginn des Segelflugbetriebes ist mit dem Flugplatzbetriebsleiter das Einvernehmen herzustellen.

3.2. Im Flugplatzgelände befindet sich 50 M südlich der Pistenmittellinie 08/26 parallel zu dieser ein Zaun; der nördlich dieser (verlängerten) Geraden befindliche Bereich ist dem motorisierten Luftverkehr vorbehalten.

3.3. Landende Segelflugzeuge und nicht eigenstartfähige Motorsegler haben unter Vermeidung der Lufträume der An- / Abflugstrecken (Anflugsektoren) und der Platzrunden für Motorflug oberhalb von 5000 FT MSL in das Segelfluggebiet südlich des Flugplatzes einzufliegen.

3.4. Nach Abgabe einer Positionsmeldung mit dem Hinweis auf die geplante Landung auf 08/26 Gras, ist innerhalb des Segelfluggebietes zu sinken, sowie dann

3.5. der Anflug und die Landung auf dem gekennzeichneten Segelfluglandefeld durchzuführen, wobei der Luftraum nördlich (der oben unter Punkt 3.2. genannten Linie) strikt zu meiden ist.

### 4. INSTRUMENTENFLUGVERFAHREN

4.1. Derzeit steht nur ein Wolkendurchstoßverfahren zur Verfügung.

Weder IFR-Abflug noch Landung sind ohne das erforderliche VFR-Segment zulässig.

*Anmerkung:* Details sind auf den entsprechenden Karten bzw. Luftfahrtinformationsrundschriften veröffentlicht.

### LOWZ AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Siehe LOWZ AD 2.20.

### LOWZ AD 2.22 FLUGVERFAHREN

Siehe AD 2.20

### 2.21. RWY 26 - Departure to the EAST

2.21.1. Departure via the aerodrome traffic circuit and leaving of downwind at at least 4000 FT MSL and leave along respectively south of road B311 to the east, but avoid overflying glider area.

### 3. PROCEDURES FOR GLIDERS

3.1. Prior glider flying coordination is required with the aerodrome operation officer.

3.2. Within the aerodrome site, a fence is situated 50 M south of and parallel to the runway centre line of RWY 08/26; the area situated north of this (extended) straight line is reserved for motorised air traffic.

3.3. Landing gliders and motor-gliders unable to perform take-off by own power shall, under avoidance of the airspace of the approach- and departure routes (approach sectors) as well as the aerodrome traffic circuits for motorflights, enter the gliding area south of the aerodrome above 5000 FT MSL.

3.4. After delivery of a position report including the information concerning a planned landing on 08/26 grass, descend within the glider area and thereafter

3.5. execute approach to and landing on the marked glider landing area, whereas the airspace north of the line (described in item 3.2. above) shall strictly be avoided.

### 4. INSTRUMENT FLIGHT PROCEDURES

4.1. Currently only cloud breaking procedures are available.

Neither IFR departure nor landing is allowed without the required VFR segment.

*Remark:* Details are found on the respective charts and AICs.

### LOWZ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

See LOWZ AD 2.20

### LOWZ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

See AD 2.20

**LOWZ AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN**

**LOWZ AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

1. Fernmeldeeinrichtungen

1. Communication facilities

DIENTS- BEZEICHNUNG	RUFZEICHEN	FREQUENZ	DIENTSTUNDEN	SATVOICE	ANMELDE- ADRESSE	ANMERKUNGEN
SERVICE DESIGNATION	CALL SIGN	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION		LOGON ADDRESS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
AD OPR	ZELL AM SEE FLUGPLATZ / ZELL AM SEE AERODROME	119.705	Während der Flugplatzbetriebszeiten DRG AD OPS HR	NIL	NIL	NIL
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	Während der Flugplatzbetriebszeiten DRG AD OPS HR	NIL	NIL	NIL

2. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren

2. Designated points - Instrument flight procedures

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
NANIT	47 23 34.87N 012 20 47.17E	IAP RWY 08, IAP RWY 26, SID RWY 08, SID RWY 26
WZ601	47 17 00.56N 012 41 58.57E	SID RWY 08, SID RWY 26
WZ602	47 17 06.12N 012 35 19.70E	SID RWY 08, SID RWY 26
WZ603	47 17 09.30N 012 31 18.09E	SID RWY 08, SID RWY 26
WZ604	47 18 03.14N 012 24 02.12E	SID RWY 08, SID RWY 26
WZ801	47 18 04.22N 012 23 53.31E	IAP RWY 08, IAP RWY 26
WZ802	47 16 36.30N 012 31 50.53E	IAP RWY 08, IAP RWY 26
WZ803	47 17 00.84N 012 41 09.49E	IAP RWY 08, IAP RWY 26
WZ804	47 17 16.47N 012 28 12.95E	IAP RWY 08, IAP RWY 26
WZ805	47 17 21.85N 013 00 11.10E	IAP RWY 08, IAP RWY 26

3. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

3. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
ECHO	E	47 17 00N 012 52 30E	SIERRA	S	47 17 01N 012 47 22E
LAKE (SEEMITTE)	LK	47 19 36N 012 48 24E	WHISKEY	W	47 16 49N 012 40 02E
NOVEMBER	N	47 21 48N 012 49 03E			

4. Der Flugplatz Zell am See ist umgeben von folgendem ATS Luftraum:

- Bezeichnung: "Luftraumklasse G der FIR WIEN";
- Vertikale Begrenzungen:
  - Unterhalb CTA Glockner: 14500 FT AMSL / GND,
  - Unterhalb CTA C: 7500 FT AMSL jedoch mindestens 1000 FT AGL / GND;
- Luftraumklassifizierung: G.

4. The aerodrome Zell am See is embedded within following ATS airspace:

- Designation: "Airspace class G of FIR WIEN";
- Vertical limits:
  - Below CTA Glockner: 14500 FT AMSL / GND,
  - Below CTA C: 7500 FT AMSL but at least 1000 FT AGL / GND;
- Airspace classification: G.

5. Übergangshöhe siehe ENR 1.7, Punkt 2.

5. Transition altitude see ENR 1.7, item 2.

6. Sonstige Landeflächen

6. Other landing areas

ART TYPE	RICHTUNG GEO TRUE BRG GEO	MAßE DER LANDEFLÄCHE (M) DIMENSIONS OF LANDING AREA (M)	TRAGFÄHIGKEIT UND OBERFLÄCHE DER LANDEFLÄCHE STRENGTH AND SURFACE OF LANDING AREA	ANMERKUNGEN REMARKS
GLD LDG AREA	076.00 / 256.00	300 x 50	AUW 1000 KG Gras / Grass	Ausschließlich für Segelflugzeuglandungen auf Anfrage. For LDG of gliders O/R only.

LOWZ AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWZ AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte - ICAO	LOWZ AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO	LOWZ AD 2 MAP 9-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP A CAT A / B)	LOWZ AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP A CAT A / B)
Sichtflugkarte ZELL AM SEE	LOWZ AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights ZELL AM SEE