

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@austrocontrol.at

AIP AMDT 326
19 APR 2024

REPUBLIC OF AUSTRIA

Inhalt:	Contents:
- ENR 1.6 ATS-Überwachungsdienste und -verfahren	- ENR 1.6 ATS Surveillance services and procedures

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

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

Band 1 / Volume 1

GEN 0.2-9/GEN 0.2-10,

GEN 0.4-1/GEN 0.4-2,
GEN 0.4-9/GEN 0.4-10,

GEN 1.7-1/*GEN 1.7-2*,

GEN 2.2-1/GEN 2.2-2,
GEN 2.2-9/GEN 2.2-10,
GEN 2.2-17/GEN 2.2-18,

GEN 0.4-3/GEN 0.4-4,
GEN 0.4-11/GEN 0.4-12,

GEN 2.2-3/GEN 2.2-4,
GEN 2.2-11/GEN 2.2-12,
GEN 2.2-19/GEN 2.2-20,

GEN 0.4-5/GEN 0.4-6,

GEN 2.2-5/GEN 2.2-6,
GEN 2.2-13/GEN 2.2-14,
GEN 2.2-21/GEN 2.2-22,

GEN 0.4-7/GEN 0.4-8,

GEN 2.2-7/GEN 2.2-8,
GEN 2.2-15/GEN 2.2-16,

GEN 3.3-5/*GEN 3.3-6*,
GEN 3.3-23,

GEN 3.3-17/GEN 3.3-18,

GEN 3.3-19/GEN 3.3-20,

GEN 3.3-21/GEN 3.3-22,

GEN 3.4-1/GEN 3.4-2,
GEN 3.4-9/*GEN 3.4-10*,

GEN 3.4-3/GEN 3.4-4,

GEN 3.4-5/GEN 3.4-6,

GEN 3.4-7/GEN 3.4-8,

ENR 0.1-1/ENR 0.1-2,

ENR 1.1-3/*ENR 1.1-4*,
ENR 1.1-17/ENR 1.1-18,

ENR 1.1-5/*ENR 1.1-6*,
ENR 1.1-39/ENR 1.1-40,

ENR 1.1-13/ENR 1.1-14,

ENR 1.1-15/ENR 1.1-16,

ENR 1.5-1/ENR 1.5-2,

ENR 1.6-1/ENR 1.6-2,

ENR 1.6-3/ENR 1.6-4,

ENR 1.6-5/ENR 1.6-6,

ENR 4.1-3/ENR 4.1-4,

Band 2 / Volume 2

AD 0.1-11/AD 0.1-12,
AD 0.1-27/AD 0.1-28,

AD 0.1-19/*AD 0.1-20*,

AD 0.1-23/*AD 0.1-24*,

AD 0.1-25/AD 0.1-26,

AD 1.1-15/AD 1.1-16,

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

LOWG AD 2-19/LOWG AD 2-20,

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

LOWI AD 2-3/LOWI AD 2-4,

LOWI AD 2-13/LOWI AD 2-14,

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

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

Band 2 / Volume 2

LOWK AD 2-3/LOWK AD 2-4, LOWK AD 2-9/LOWK AD 2-10, LOWK AD 2-15/LOWK AD 2-16,
LOWK AD 2-19/LOWK AD 2-20,

LOWL AD 2-3/LOWL AD 2-4, LOWL AD 2-5/LOWL AD 2-6, LOWL AD 2-7/LOWL AD 2-8,
LOWL AD 2-9/LOWL AD 2-10, LOWL AD 2-11/LOWL AD 2-12, LOWL AD 2-13/LOWL AD 2-14,
LOWL AD 2-15/LOWL AD 2-16, LOWL AD 2-17/LOWL AD 2-18, LOWL AD 2-19/LOWL AD 2-20,

LOWS AD 2-3/LOWS AD 2-4, LOWS AD 2-21/LOWS AD 2-22, LOWS AD 2-29/LOWS AD 2-30,

LOWW AD 2-3/LOWW AD 2-4, 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 2-49/LOWW AD 2-50,

LOAN AD 2-3/LOAN AD 2-4, LOAN AD 2-5/LOAN AD 2-6,

LOAV AD 2-3/LOAV AD 2-4, LOAV AD 2-5/LOAV AD 2-6, LOAV AD 2-7/LOAV AD 2-8,
LOAV AD 2-9/LOAV AD 2-10,

LOIH AD 2-3/LOIH AD 2-4, LOIH AD 2-5/LOIH AD 2-6,

LOIJ AD 2-3/LOIJ AD 2-4, LOIJ AD 2-5/LOIJ AD 2-6, LOIJ AD 2-7/LOIJ AD 2-8,

LOLW AD 2-3/LOLW AD 2-4, LOLW AD 2-5/LOLW AD 2-6, LOLW AD 2-7/LOLW AD 2-8,
LOLW AD 2-9/LOLW AD 2-10, LOLW AD 2-11/LOLW AD 2-12, LOLW AD 2-13/LOLW AD 2-14,
LOLW AD 2-15,

LOWZ AD 2-3/LOWZ AD 2-4, LOWZ AD 2-5/LOWZ AD 2-6, LOWZ AD 2-7/LOWZ AD 2-8,
LOWZ AD 2-9/LOWZ AD 2-10, LOWZ AD 2-11/LOWZ AD 2-12,

AD 3-31/AD 3-32.

2. Folgendes Blatt ist zu **vernichten**:

2. **Destroy** the following page:

ENR 1.6-7 21 APR 2023.

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	16 NOV 2023	28 DEC 2023	
279	14 DEC 2023	25 JAN 2024	
280	11 JAN 2024	22 FEB 2024	
281	8 FEB 2024	21 MAR 2024	
282	7 MAR 2024	18 APR 2024	
283	4 APR 2024	16 MAY 2024	
284			
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	1 DEC 2023		
322	29 DEC 2023		
323	26 JAN 2024		
324	23 FEB 2024		
325	22 MAR 2024		
326	19 APR 2024		
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		
TEIL 1 - ALLGEMEINES (GEN)		1.2-1	25 MAR 2022	1.7-14	19 MAY 2023		
PART 1 - GENERAL (GEN)		1.2-2	28 JAN 2022	1.7-15	19 MAY 2023		
GEN 0	0.1-1	18 JUN 2021	1.2-3	28 JAN 2022	1.7-16	19 MAY 2023	
	0.1-2	30 DEC 2022	1.2-4	28 JAN 2022	1.7-17	19 MAY 2023	
			1.2-5	27 JAN 2023	1.7-18	19 MAY 2023	
	0.1-3	18 JUN 2021	1.2-6	30 DEC 2022	1.7-19	29 DEC 2023	
	0.1-4	18 JUN 2021	1.2-7	9 SEP 2022	1.7-20	22 MAR 2024	
			1.3-1	26 MAR 2021	1.7-21	29 DEC 2023	
	0.2-1	24 SEP 2010	1.4-1	26 MAR 2021	1.7-22	29 DEC 2023	
	0.2-2	24 SEP 2010	1.5-1	18 JUN 2021	GEN 2	2.1-1	19 JUN 2020
	0.2-3	24 SEP 2010	1.5-2	26 JAN 2024		2.1-2	19 JUN 2020
	0.2-4	19 OCT 2012	1.5-3	26 JAN 2024		2.1-3	6 OCT 2023
	0.2-5	29 MAY 2015	1.5-4	26 JAN 2024		2.1-4	6 OCT 2023
	0.2-6	5 JAN 2018	1.5-5	26 JAN 2024		2.1-5	19 JUN 2020
	0.2-7	14 AUG 2020	1.5-6	26 JAN 2024		2.1-6	26 MAR 2021
0.2-8	24 MAR 2023	1.5-7	15 JUL 2021	2.2-1		19 APR 2024	
0.2-9	19 APR 2024	1.5-8	15 JUL 2021	2.2-2		19 APR 2024	
0.2-10	19 APR 2024	1.5-9	15 JUL 2021	2.2-3		19 APR 2024	
		1.6-1	20 MAY 2022	2.2-4		19 APR 2024	
0.3-1	6 OCT 2023	1.6-2	1 DEC 2023	2.2-5		19 APR 2024	
		1.6-3	22 MAR 2024	2.2-6		19 APR 2024	
		1.6-4	22 MAR 2024	2.2-7		19 APR 2024	
0.4-1	19 APR 2024	1.6-5	1 DEC 2023	2.2-8	19 APR 2024		
0.4-2	19 APR 2024	1.6-6	1 DEC 2023	2.2-9	19 APR 2024		
		1.6-7	20 MAY 2022	2.2-10	19 APR 2024		
0.4-3	19 APR 2024	1.6-8	20 MAY 2022				
0.4-4	19 APR 2024	1.6-9	20 MAY 2022	2.2-11	19 APR 2024		
		1.6-10	20 MAY 2022	2.2-12	19 APR 2024		
0.4-5	8 SEP 2023	1.6-11	20 MAY 2022				
0.4-6	19 APR 2024	1.6-12	1 DEC 2023	2.2-13	19 APR 2024		
		1.6-13	1 DEC 2023	2.2-14	19 APR 2024		
0.4-7	19 APR 2024	1.6-14	22 MAR 2024				
0.4-8	19 APR 2024	1.6-15	1 DEC 2023	2.2-15	19 APR 2024		
		1.6-16	1 DEC 2023	2.2-16	19 APR 2024		
0.4-9	19 APR 2024	1.6-17	1 DEC 2023				
0.4-10	19 APR 2024	1.6-18	22 MAR 2024	2.2-17	19 APR 2024		
		1.6-19	22 MAR 2024	2.2-18	19 APR 2024		
0.4-11	19 APR 2024	1.6-20	22 MAR 2024				
0.4-12	19 APR 2024	1.6-21	22 MAR 2024	2.2-19	19 APR 2024		
0.4-13	21 APR 2023	1.6-22	22 MAR 2024	2.2-20	19 APR 2024		
0.5-1	13 OCT 2016	1.6-23	22 MAR 2024				
0.6-1	30 DEC 2022	1.6-24	22 MAR 2024	2.2-21	19 APR 2024		
0.6-2	30 DEC 2022	1.6-25	22 MAR 2024	2.2-22	19 APR 2024		
0.6-3	30 DEC 2022	1.6-26	22 MAR 2024				
0.6-4	30 DEC 2022			2.3-1	5 NOV 2021		
GEN 1	1.1-1	4 DEC 2020	1.7-1	19 APR 2024	2.3-2	11 MAR 2011	
	1.1-2	25 MAR 2022	1.7-2	5 NOV 2021			
	1.1-3	4 DEC 2020	1.7-3	19 MAY 2023	2.3-3	4 DEC 2020	
	1.1-4	4 DEC 2020	1.7-4	19 MAY 2023	2.3-4	4 DEC 2020	
	1.1-5	4 DEC 2020	1.7-5	19 MAY 2023			
	1.1-6	4 DEC 2020	1.7-6	19 MAY 2023	2.3-5	4 DEC 2020	
	1.1-7	4 DEC 2020	1.7-7	19 MAY 2023	2.3-6	4 DEC 2020	
	1.1-8	25 MAR 2022	1.7-8	19 MAY 2023			
	1.1-9	4 DEC 2020	1.7-9	19 MAY 2023	2.3-7	14 JUL 2023	
	1.1-10	4 DEC 2020	1.7-10	19 MAY 2023	2.3-8	14 JUL 2023	
	1.1-11	4 DEC 2020	1.7-11	19 MAY 2023	2.3-9	14 JUL 2023	
	1.1-12	4 DEC 2020	1.7-12	19 MAY 2023	2.3-10	14 JUL 2023	
	1.1-13	22 MAR 2024	1.7-13	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	26 JAN 2024	GEN 3	3.1-9	2 DEC 2022	GEN 3	3.3-17	19 APR 2024
	2.4-2	26 JAN 2024		3.1-10	2 DEC 2022		3.3-18	19 APR 2024
				3.1-11	2 DEC 2022		3.3-19	19 APR 2024
	2.4-3	26 JAN 2024		3.1-12	2 DEC 2022		3.3-20	19 APR 2024
	2.4-4	26 JAN 2024		3.1-13	6 OCT 2023		3.3-21	19 APR 2024
				3.1-14	6 OCT 2023		3.3-22	19 APR 2024
	2.4-5	26 JAN 2024					3.3-23	19 APR 2024
	2.4-6	26 JAN 2024		3.2-1	24 APR 2020			
				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	19 APR 2024
				3.2-4	22 MAR 2024		3.4-3	19 APR 2024
				3.2-5	22 MAR 2024		3.4-4	19 APR 2024
	2.6-1	21 NOV 2008		3.2-6	22 MAR 2024		3.4-5	19 APR 2024
	2.6-2	21 NOV 2008		3.2-7	22 MAR 2024		3.4-6	19 APR 2024
			3.2-8	18 APR 2024	3.4-7	19 APR 2024		
	2.6-3	21 NOV 2008	3.2-9	18 APR 2024	3.4-8	19 APR 2024		
	2.6-4	21 NOV 2008	3.2-10	18 APR 2024	3.4-9	19 APR 2024		
					3.4-10	21 APR 2023		
	2.6-5	21 NOV 2008	3.2-11	21 MAR 2024	3.5-1	25 MAR 2022		
	2.6-6	21 NOV 2008	3.2-12	21 MAR 2024	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	21 MAR 2024	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	22 FEB 2024		
	2.7-6	20 MAY 2021	3.3-2	11 DEC 2014	3.5-4	22 FEB 2024		
	2.7-7	20 MAY 2021			3.5-5	22 FEB 2024		
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	19 APR 2024	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		
			3.3-11	14 JUL 2023				
	3.1-5	2 DEC 2022	3.3-12	9 SEP 2022	3.5-15	27 FEB 2020		
	3.1-6	2 DEC 2022	3.3-13	9 SEP 2022	3.5-16	27 FEB 2020		
		3.3-14	9 SEP 2022					
3.1-7	2 DEC 2022	3.3-15	9 SEP 2022	3.5-17	2 MAR 2017			
3.1-8	2 DEC 2022	3.3-16	9 SEP 2022	3.5-18	27 FEB 2020			

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE			
TEIL 2 – STRECKENFLUG (ENR)								
PART 2 – EN-ROUTE (ENR)								
GEN 3	3.5-19	21 JUN 2018	ENR 0	0.1-1	19 JUL 2019	ENR 1	1.1-39	19 APR 2024
	3.5-20	14 JUL 2023		0.1-2	19 APR 2024		1.1-40	11 DEC 2014
	3.5-21	13 SEP 2019		0.1-3	1 DEC 2023	1.1-41	11 DEC 2014	
	3.5-22	13 SEP 2019		0.1-4	16 JUL 2021	1.1-42	10 NOV 2017	
	3.5-23	8 MAY 2008	ENR 1	1.1-1	12 AUG 2022	1.1-43	11 DEC 2014	
	3.5-24	27 FEB 2020		1.1-2	11 DEC 2014	1.1-44	17 JUN 2022	
	3.5-25	27 FEB 2020		1.1-3	19 APR 2024	1.1-45	11 DEC 2014	
	3.5-26	14 NOV 2013		1.1-4	11 DEC 2014	1.1-46	11 DEC 2014	
	3.5-27	14 NOV 2013		1.1-5	19 APR 2024	1.1-47	10 NOV 2017	
	3.5-28	14 NOV 2013		1.1-6	10 NOV 2017	1.1-48	11 DEC 2014	
	3.5-29	8 OCT 2021		1.1-7	10 NOV 2017	1.1-49	11 DEC 2014	
	3.5-30	14 JUL 2023		1.1-8	5 DEC 2019	1.1-50	11 DEC 2014	
	3.5-31	25 APR 2019		1.1-9	27 JAN 2022	1.1-51	11 DEC 2014	
				1.1-10	25 JAN 2024	1.1-52	11 DEC 2014	
	3.6-1	6 OCT 2023	1.1-11	1 DEC 2023	1.1-53	11 DEC 2014		
	3.6-2	12 AUG 2022	1.1-12	1 DEC 2023	1.1-54	11 DEC 2014		
	3.6-3	25 SEP 2009	1.1-13	19 APR 2024	1.1-55	11 DEC 2014		
	3.6-4	25 SEP 2009	1.1-14	19 APR 2024	1.1-56	10 NOV 2017		
	GEN 4	4.1-1	14 JUL 2023	1.1-15	19 APR 2024	1.1-57	11 DEC 2014	
		4.1-2	14 JUL 2023	1.1-16	19 APR 2024	1.1-58	11 DEC 2014	
4.1-3		14 JUL 2023	1.1-17	12 AUG 2022	1.1-59	23 JUN 2017		
4.1-4		14 JUL 2023	1.1-18	19 APR 2024	1.1-60	28 MAR 2019		
4.1-5		22 APR 2022	1.1-19	28 MAR 2019	1.1-61	25 MAY 2018		
4.1-6		14 JUL 2023	1.1-20	1 APR 2016	1.1-62	28 MAR 2019		
4.1-7		14 JUL 2023	1.1-21	31 MAR 2016	1.1-63	30 DEC 2021		
4.1-8		14 JUL 2023	1.1-22	23 JUN 2017	1.1-64	28 DEC 2023		
4.1-9		14 JUL 2023	1.1-23	27 JAN 2023	1.1-65	28 MAR 2019		
4.1-10		14 JUL 2023	1.1-24	5 DEC 2019	1.1-66	11 DEC 2014		
4.1-11		14 JUL 2023	1.1-25	25 JAN 2024	1.2-1	16 SEP 2016		
4.1-12		14 JUL 2023	1.1-26	28 MAR 2019	1.2-2	23 FEB 2023		
4.1-13		14 JUL 2023	1.1-27	11 DEC 2014	1.2-3	16 SEP 2016		
4.1-14		14 JUL 2023	1.1-28	5 DEC 2019	1.2-4	15 JUL 2021		
4.1-15		14 JUL 2023	1.1-29	11 DEC 2014	1.2-5	12 AUG 2022		
4.1-16		14 JUL 2023	1.1-30	11 DEC 2014	1.3-1	4 NOV 2021		
4.2-1		26 JAN 2024	1.1-31	10 NOV 2017	1.3-2	25 JAN 2024		
4.2-2		30 MAY 2014	1.1-32	11 DEC 2014	1.3-3	2 DEC 2021		
4.2-3		26 JAN 2024	1.1-33	12 AUG 2022	1.3-4	21 MAR 2024		
4.2-4		26 JAN 2024	1.1-34	12 AUG 2022	1.4-1	15 JUL 2022		
		1.1-35	5 DEC 2019	1.4-2	15 JUL 2022			
		1.1-36	11 DEC 2014	1.4-3	15 JUL 2022			
		1.1-37	27 JAN 2022	1.4-4	15 JUL 2022			
		1.1-38	27 JAN 2022	1.4-5	15 JUL 2022			
				1.4-6	15 JUL 2022			
				1.4-7	15 JUL 2022			
				1.4-8	15 JUL 2022			
				1.4-9	15 JUL 2022			

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE			
ENR 1	1.5-1	16 AUG 2019	ENR 1	1.10-37	25 JAN 2024	ENR 2	2.2-15	3 DEC 2020
	1.5-2	19 APR 2024		1.10-38	25 JAN 2024		2.2-16	25 FEB 2021
	1.5-3	26 MAR 2021		1.10-39	25 JAN 2024			
	1.6-1	19 APR 2024					2.2-17	23 MAR 2023
	1.6-2	19 APR 2024		1.11-1	16 JUN 2023		2.2-18	25 FEB 2021
	1.6-3	19 APR 2024		1.11-2	16 JUN 2023			
	1.6-4	19 APR 2024		1.12-1	20 JUL 2018		2.2-19	18 MAY 2023
	1.6-5	19 APR 2024		1.12-2	20 JUL 2018		2.2-20	25 FEB 2021
	1.6-6	19 APR 2024		1.12-3	20 JUL 2018			
				1.12-4	24 MAY 2019		2.2-21	24 MAR 2022
	1.7-1	19 JUL 2019		1.12-5	20 JUL 2018		2.2-22	25 FEB 2021
	1.7-2	30 DEC 2021		1.13-1	8 DEC 2017			
	1.7-3	30 DEC 2021		1.13-2	8 DEC 2017		2.2-23	25 FEB 2021
	1.7-4	11 DEC 2014		1.13-3	8 DEC 2017		2.2-24	25 FEB 2021
	1.7-5	20 MAY 2021		1.13-4	8 DEC 2017			
				1.13-5	8 DEC 2017		2.2-25	25 FEB 2021
	1.8-1	16 AUG 2019		1.13-6	8 DEC 2017		2.2-26	25 FEB 2021
	1.8-2	27 JAN 2022		1.13-7	8 DEC 2017			
	1.8-3	27 FEB 2020		1.14-1	25 MAR 2022		2.2-27	25 FEB 2021
				1.14-2	30 JUL 2010		2.2-28	25 FEB 2021
	1.9-1	4 JAN 2018		1.14-3	30 JUL 2010			
	1.9-2	4 JAN 2018		1.14-4	30 JUL 2010		2.2-29	25 FEB 2021
	1.9-3	16 AUG 2019		1.14-5	30 JUL 2010		2.2-30	18 APR 2024
	1.9-4	4 JAN 2018		1.14-6	30 JUL 2010			
	1.9-5	4 JAN 2018		1.14-7	25 MAR 2022		2.2-31	18 APR 2024
	1.9-6	9 SEP 2022	ENR 2	2.1-1	27 JAN 2022		2.2-32	18 APR 2024
	1.9-7	4 NOV 2022		2.1-2	13 SEP 2018			
	1.9-8	9 SEP 2022		2.1-3	28 MAR 2019		2.2-33	18 APR 2024
				2.1-4	28 MAR 2019		2.2-34	18 APR 2024
	1.10-1	25 JAN 2024		2.1-5	13 SEP 2018			
	1.10-2	25 JAN 2024		2.1-6	28 MAR 2019		2.2-35	18 APR 2024
	1.10-3	25 JAN 2024		2.1-7	28 MAR 2019		2.2-36	18 APR 2024
	1.10-4	25 JAN 2024		2.1-8	23 MAR 2023			
	1.10-5	25 JAN 2024		2.1-9	23 MAR 2023		2.2-37	18 APR 2024
	1.10-6	25 JAN 2024		2.1-10	23 MAR 2023		2.2-38	23 MAR 2023
	1.10-7	25 JAN 2024						
	1.10-8	25 JAN 2024		2.1-11	27 JAN 2022		2.2-39	23 MAR 2023
	1.10-9	25 JAN 2024		2.1-12	23 MAR 2023		2.2-40	23 MAR 2023
	1.10-10	25 JAN 2024					2.2-41	23 MAR 2023
	1.10-11	25 JAN 2024		2.1-13	23 MAR 2023		2.2-42	23 MAR 2023
	1.10-12	25 JAN 2024		2.1-14	23 MAR 2023		2.2-43	23 MAR 2023
	1.10-13	25 JAN 2024					2.2-44	23 MAR 2023
	1.10-14	25 JAN 2024		2.1-15	27 JAN 2022		2.2-45	23 MAR 2023
	1.10-15	25 JAN 2024		2.1-16	18 APR 2024	ENR 3		
	1.10-16	25 JAN 2024						
	1.10-17	25 JAN 2024		2.2-1	30 APR 2015	ENR 3.1-J21-1		2 DEC 2022
	1.10-18	25 JAN 2024		2.2-2	28 MAR 2019	ENR 3.1-J23-1		2 DEC 2022
	1.10-19	25 JAN 2024						
	1.10-20	25 JAN 2024		2.2-3	28 MAR 2019			
	1.10-21	25 JAN 2024		2.2-4	28 MAR 2019			
	1.10-22	25 JAN 2024						
	1.10-23	25 JAN 2024		2.2-5	28 MAR 2019			
	1.10-24	25 JAN 2024		2.2-6	28 MAR 2019			
	1.10-25	25 JAN 2024						
	1.10-26	25 JAN 2024		2.2-7	27 JAN 2022			
	1.10-27	25 JAN 2024		2.2-8	27 JAN 2022			
	1.10-28	25 JAN 2024						
	1.10-29	25 JAN 2024		2.2-9	27 JAN 2022			
	1.10-30	25 JAN 2024		2.2-10	27 JAN 2022			
	1.10-31	25 JAN 2024						
	1.10-32	25 JAN 2024		2.2-11	27 JAN 2022			
	1.10-33	25 JAN 2024		2.2-12	18 MAY 2023			
	1.10-34	25 JAN 2024						
	1.10-35	25 JAN 2024		2.2-13	23 MAR 2023			
	1.10-36	25 JAN 2024		2.2-14	28 DEC 2023			

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		TEIL 3 – FLUGPLÄTZE	
				PART 3 - AERODROMES	
ENR 4.1-1	12 AUG 2022	ENR 6.1	25 JAN 2024	AD 0.1	AD 0.1-1 19 JUL 2019
ENR 4.1-2	18 APR 2024	ENR 6.2	4 NOV 2021		AD 0.1-2 30 DEC 2022
ENR 4.1-3	18 APR 2024	ENR 6.3-1	25 JAN 2024		AD 0.1-3 19 JUL 2019
ENR 4.1-4	19 APR 2024	ENR 6.3-2	21 MAR 2024		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	25 JAN 2024		AD 0.1-6 21 MAR 2024
		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 21 MAR 2024
		ENR 6.5-3	26 JAN 2023		AD 0.1-9 30 NOV 2023
ENR 4.4-1	21 MAR 2024	ENR 6.5-4	26 JAN 2023		AD 0.1-10 24 MAR 2023
ENR 4.4-2	21 MAR 2024	ENR 6.6	18 APR 2024		AD 0.1-11 19 APR 2024
ENR 4.4-3	21 MAR 2024	ENR 6.7	7 OCT 2021		AD 0.1-12 19 APR 2024
ENR 4.4-4	21 MAR 2024	ENR 6.8	21 MAR 2024		AD 0.1-13 28 JAN 2022
ENR 4.4-5	21 MAR 2024	ENR 6.8-1	21 MAR 2024		AD 0.1-14 25 JAN 2024
		ENR 6.8-2	21 MAR 2024		AD 0.1-15 3 NOV 2023
ENR 4.5-1	18 DEC 2009	ENR 6.8-3	21 MAR 2024		AD 0.1-16 21 MAR 2024
ENR 5		ENR 6.8-4	21 MAR 2024		AD 0.1-17 11 AUG 2023
ENR 5.1-1	19 MAY 2023	ENR 6.8-5	21 MAR 2024		AD 0.1-18 11 AUG 2023
ENR 5.1-2	19 MAY 2023	ENR 6.8-6	21 MAR 2024		AD 0.1-19 19 APR 2024
ENR 5.1-3	19 MAY 2023	ENR 6.8-7	26 JAN 2023		AD 0.1-20 28 DEC 2023
ENR 5.1-4	19 MAY 2023	ENR 6.8-8	5 DEC 2019		AD 0.1-21 28 DEC 2023
ENR 5.1-5	19 MAY 2023	ENR 6.8-9	26 JAN 2023		AD 0.1-22 28 DEC 2023
ENR 5.1-6	19 MAY 2023	ENR 6.8-10	26 JAN 2023		AD 0.1-23 19 APR 2024
ENR 5.1-7	19 MAY 2023	ENR 6.9	21 MAR 2024		AD 0.1-24 6 OCT 2023
ENR 5.1-8	19 MAY 2023	ENR 6.10	23 MAR 2023		AD 0.1-25 19 APR 2024
ENR 5.1-9	19 MAY 2023	ENR 6.11	26 JAN 2023		AD 0.1-26 19 APR 2024
ENR 5.1-10	19 MAY 2023				AD 0.1-27 19 APR 2024
ENR 5.1-11	25 JAN 2024				AD 0.1-28 19 APR 2024
ENR 5.1-12	25 JAN 2024				AD 0.1-29 11 AUG 2023
ENR 5.1-13	25 JAN 2024				AD 0.1-30 21 MAR 2024
ENR 5.1-14	25 JAN 2024				AD 0.1-31 22 APR 2022
ENR 5.1-15	25 JAN 2024				AD 0.1-32 23 APR 2021
ENR 5.1-16	25 JAN 2024				AD 0.1-33 21 MAR 2024
ENR 5.1-17	25 JAN 2024				AD 0.1-34 21 MAR 2024
ENR 5.1-18	25 JAN 2024				AD 0.1-35 21 MAR 2024
					AD 0.1-36 21 MAR 2024
ENR 5.2-1	14 JUL 2023				AD 0.1-37 21 MAR 2024
ENR 5.2-2	14 JUL 2023				AD 0.1-38 21 MAR 2024
ENR 5.2-3	14 JUL 2023				AD 0.1-39 21 MAR 2024
ENR 5.2-4	14 JUL 2023				AD 0.1-40 21 MAR 2024
ENR 5.2-5	14 JUL 2023				AD 0.1-41 21 MAR 2024
ENR 5.2-6	14 JUL 2023				AD 0.1-42 21 MAR 2024
ENR 5.2-7	14 JUL 2023				AD 0.1-43 21 MAR 2024
ENR 5.2-8	14 JUL 2023				AD 0.1-44 21 MAR 2024
ENR 5.3-1	1 DEC 2023				AD 0.1-45 21 MAR 2024
ENR 5.3-2	1 DEC 2023				AD 0.1-46 21 MAR 2024
ENR 5.3-3	1 DEC 2023				AD 0.1-47 21 MAR 2024
ENR 5.4-1	18 JUN 2021				AD 0.1-48 21 MAR 2024
ENR 5.4-2	27 JAN 2022				AD 0.1-49 21 MAR 2024
ENR 5.5-1	1 DEC 2023				AD 0.1-50 21 MAR 2024
ENR 5.5-2	16 JUN 2023				
ENR 5.5-3	21 MAR 2024				
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 21 MAR 2024
	AD 1.1-2 28 OCT 2005		AD 1.2-2 30 DEC 2022		LOWG AD 2-22 21 MAR 2024
	AD 1.1-3 1998		AD 1.2-3 30 DEC 2022		LOWG AD 2-23 21 MAR 2024
	AD 1.1-4 25 MAR 2021		AD 1.2-4 30 DEC 2022		LOWG AD 2-24 21 MAR 2024
	AD 1.1-5 1998		AD 1.2-5 30 DEC 2022		LOWG AD 2-25 21 MAR 2024
	AD 1.1-6 10 SEP 2021		AD 1.2-6 30 DEC 2022		LOWG AD 2-26 19 APR 2024
	AD 1.1-7 6 OCT 2023		AD 1.2-7 30 DEC 2022		LOWG AD 2-27 21 MAR 2024
	AD 1.1-8 2 DEC 2021		AD 1.2-8 30 DEC 2022		LOWG AD 2-28 21 MAR 2024
	AD 1.1-9 2 DEC 2021		AD 1.2-9 30 DEC 2022		LOWG AD 2-29 21 MAR 2024
	AD 1.1-10 2 DEC 2021		AD 1.2-10 30 DEC 2022		LOWG AD 2-30 21 MAR 2024
	AD 1.1-11 8 SEP 2022		AD 1.2-11 30 DEC 2022		LOWG AD 2-31 21 MAR 2024
	AD 1.1-12 21 MAR 2024		AD 1.2-12 30 DEC 2022		LOWG AD 2-32 21 MAR 2024
	AD 1.1-13 25 MAR 2021		AD 1.2-13 30 DEC 2022		LOWG AD 2-33 21 MAR 2024
	AD 1.1-14 28 DEC 2023		AD 1.2-14 30 DEC 2022		
	AD 1.1-15 28 JAN 2022		AD 1.2-15 30 DEC 2022		LOWG AD 2 MAP 1-1 18 APR 2024
	AD 1.1-16 19 APR 2024				LOWG AD 2 MAP 1-1A 25 MAR 2021
	AD 1.1-17 19 JAN 2007				LOWG AD 2 MAP 4-1 25 MAR 2021
	AD 1.1-18 25 MAR 2022				LOWG AD 2 MAP 5-1 25 MAR 2021
	AD 1.1-19 13 MAR 2009				LOWG AD 2 MAP 7-2 25 MAR 2021
	AD 1.1-20 30 DEC 2022				
	AD 1.1-20A 30 DEC 2022				LOWG AD 2 MAP 9-1 7 SEP 2023
	AD 1.1-20B 30 DEC 2022				LOWG AD 2 MAP 9-1A 25 MAR 2021
	AD 1.1-20C 30 DEC 2022				LOWG AD 2 MAP 9-1B 7 SEP 2023
	AD 1.1-20D 30 DEC 2022		AD 1.3-1 11 AUG 2023		LOWG AD 2 MAP 9-1C 26 MAR 2021
	AD 1.1-21 2 SEP 1999		AD 1.3-2 11 AUG 2023		LOWG AD 2 MAP 9-1D 25 MAR 2021
	AD 1.1-22 25 MAR 2021		AD 1.3-3 21 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 9-1E 25 MAR 2021
	AD 1.1-23 11 DEC 2014		AD 1.3-4 21 MAR 2024		
	AD 1.1-24 11 DEC 2014		AD 1.3-5 21 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 9-2 7 SEP 2023
	AD 1.1-25 6 OCT 2023		AD 1.3-6 21 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 9-2A 25 MAR 2021
	AD 1.1-26 19 MAY 2023		AD 1.3-7 21 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 9-2B 25 MAR 2021
	AD 1.1-27 11 DEC 2014				LOWG AD 2 MAP 9-2C 7 SEP 2023
	AD 1.1-28 14 JUL 2022				LOWG AD 2 MAP 9-2D 25 MAR 2021
	AD 1.1-29 14 JUL 2022		AD 1.4-1 30 DEC 2022		LOWG AD 2 MAP 9-2E 25 MAR 2021
	AD 1.1-30 16 DEC 2011		AD 1.4-2 30 DEC 2022		LOWG AD 2 MAP 11-1 25 MAR 2021
	AD 1.1-31 12 AUG 2022				LOWG AD 2 MAP 11-1A 25 MAR 2021
	AD 1.1-32 7 OCT 2022				LOWG AD 2 MAP 11-1B 25 MAR 2021
	AD 1.1-33 28 DEC 2023				LOWG AD 2 MAP 11-1C 25 MAR 2021
			AD 1.5-1 2 FEB 2018		LOWG AD 2 MAP 11-2 25 MAR 2021
					LOWG AD 2 MAP 11-2A 23 MAR 2023
					LOWG AD 2 MAP 11-2B 23 MAR 2023
		AD 2	LOWG AD 2-1 26 JAN 2023		LOWG AD 2 MAP 12-1 25 JAN 2024
			LOWG AD 2-2 22 FEB 2024		LOWG AD 2 MAP 12-1-1 25 MAR 2021
			LOWG AD 2-3 8 SEP 2023		LOWG AD 2 MAP 12-1-2 25 MAR 2021
			LOWG AD 2-4 19 APR 2024		LOWG AD 2 MAP 12-1-3 15 JUL 2021
			LOWG AD 2-5 22 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 12-1-4 25 MAR 2021
			LOWG AD 2-6 22 MAR 2024		
			LOWG AD 2-7 14 JUL 2023		LOWG AD 2 MAP 13-1-2 21 MAR 2024
			LOWG AD 2-8 14 JUL 2023		LOWG AD 2 MAP 13-2-1 19 MAY 2022
			LOWG AD 2-9 14 JUL 2023		LOWG AD 2 MAP 13-2-1A 23 MAR 2023
			LOWG AD 2-10 22 FEB 2024		LOWG AD 2 MAP 13-2-1B 17 JUN 2021
			LOWG AD 2-11 8 SEP 2023		LOWG AD 2 MAP 13-2-2 23 MAR 2023
			LOWG AD 2-12 21 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 13-2-2A 23 MAR 2023
			LOWG AD 2-13 21 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 13-2-2B 23 MAR 2023
			LOWG AD 2-14 21 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 13-4-1 15 JUN 2023
			LOWG AD 2-15 21 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 13-4-2 7 SEP 2023
			LOWG AD 2-16 21 MAR 2024		
			LOWG AD 2-17 21 MAR 2024		LOWG AD 2 MAP 14-2 21 MAR 2024
			LOWG AD 2-18 21 MAR 2024		
			LOWG AD 2-19 21 MAR 2024		
			LOWG AD 2-20 19 APR 2024		

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	19 APR 2024	LOWI AD 2 MAP 12-1-1	12 AUG 2021	LOWK AD 2-25	28 DEC 2023
		LOWI AD 2 MAP 12-1-2	12 AUG 2021	LOWK AD 2-26	24 MAR 2023
LOWI AD 2-5	21 MAR 2024	LOWI AD 2 MAP 12-1-3	12 AUG 2021	LOWK AD 2 MAP 1-1	30 NOV 2023
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	21 MAR 2024			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 MAR 2024	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 MAR 2024	LOWK AD 2 MAP 9-1B	7 OCT 2021
LOWI AD 2-10	21 MAR 2024			LOWK AD 2 MAP 9-1C	7 OCT 2021
		LOWI AD 2 MAP 13-1-2-3	21 MAR 2024		
LOWI AD 2-11	21 MAR 2024			LOWK AD 2 MAP 9-2	7 OCT 2021
LOWI AD 2-12	14 JUL 2023	LOWI AD 2 MAP 13-2-1	21 MAR 2024	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	19 APR 2024	LOWI AD 2 MAP 13-2-2	21 MAR 2024		
		LOWI AD 2 MAP 13-2-2A	20 APR 2023	LOWK AD 2 MAP 11-1	28 DEC 2023
LOWI AD 2-15	24 MAR 2023	LOWI AD 2 MAP 13-2-2B	12 AUG 2021	LOWK AD 2 MAP 11-1A	28 DEC 2023
LOWI AD 2-16	24 MAR 2023			LOWK AD 2 MAP 11-1B	11 AUG 2022
		LOWI AD 2 MAP 13-3-1	21 MAR 2024	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	21 MAR 2024	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	21 MAR 2024	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	21 MAR 2024	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	21 MAR 2024
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	22 FEB 2024	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	19 APR 2024		
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	30 NOV 2023	LOWK AD 2 MAP 13-2-2A	11 AUG 2022
LOWI AD 2-33	21 MAR 2024	LOWK AD 2-6	22 FEB 2024	LOWK AD 2 MAP 13-2-2B	12 AUG 2021
LOWI AD 2-34	21 MAR 2024				
		LOWK AD 2-7	24 MAR 2023	LOWK AD 2 MAP 13-5-2	11 AUG 2022
		LOWK AD 2-8	21 MAR 2024		
LOWI AD 2 MAP 1-1	27 JAN 2022			LOWK AD 2 MAP 14-1	13 JUL 2023
		LOWK AD 2-9	19 APR 2024		
LOWI AD 2 MAP 4-1	12 AUG 2021	LOWK AD 2-10	21 MAR 2024	LOWK AD 2 MAP 14-2	21 MAR 2024
LOWI AD 2 MAP 9-1	5 OCT 2023	LOWK AD 2-11	21 MAR 2024		
LOWI AD 2 MAP 9-1A	5 OCT 2023	LOWK AD 2-12	21 MAR 2024		
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	18 APR 2024		
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	19 APR 2024		
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	19 APR 2024		

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

SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE	SEITE/PAGE	DATUM/DATE
LOAA AD 2-1	23 FEB 2024	LOGF AD 2-1	22 MAR 2024	LOLG AD 2-1	22 MAR 2024
LOAB AD 2-1	22 MAR 2024	LOGG AD 2-1	22 MAR 2024	LOLG AD 2-2	14 JUL 2023
LOAD AD 2-1	22 MAR 2024	LOGG AD 2-2	18 APR 2024	LOLH AD 2-1	21 MAR 2024
LOAG AD 2-1	22 MAR 2024	LOGG AD 2 MAP 1-1	18 APR 2024	LOLK AD 2-1	14 JUL 2023
LOAN AD 2-1	28 DEC 2023	LOGI AD 2-1	22 MAR 2024	LOLM AD 2-1	3 NOV 2023
LOAN AD 2-2	28 DEC 2023	LOGK AD 2-1	22 MAR 2024	LOLO AD 2-1	22 MAR 2024
LOAN AD 2-3	28 DEC 2023	LOGL AD 2-1	22 MAR 2024	LOLS AD 2-1	14 JUL 2023
LOAN AD 2-4	19 APR 2024	LOGM AD 2-1	22 MAR 2024	LOLT AD 2-1	14 JUL 2023
LOAN AD 2-5	19 APR 2024	LOGO AD 2-1	22 MAR 2024	LOLU AD 2-1	22 MAR 2024
LOAN AD 2-6	16 JUN 2023	LOGO AD 2-2	18 APR 2024		
LOAN AD 2-7	16 JUN 2023	LOGO AD 2 MAP 1-1	18 APR 2024	LOLW AD 2-1	28 DEC 2023
LOAN AD 2-8	16 JUN 2023	LOGP AD 2-1	19 MAY 2023	LOLW AD 2-2	26 FEB 2021
LOAN AD 2-9	28 DEC 2023	LOGT AD 2-1	22 MAR 2024	LOLW AD 2-3	26 FEB 2021
LOAN AD 2-10	16 JUN 2023	LOGW AD 2-1	22 MAR 2024	LOLW AD 2-4	19 APR 2024
LOAN AD 2-11	16 JUN 2023			LOLW AD 2-5	19 APR 2024
LOAN AD 2-12	16 JUN 2023	LOIH AD 2-1	28 DEC 2023	LOLW AD 2-6	19 APR 2024
LOAN AD 2-13	16 JUN 2023	LOIH AD 2-2	21 MAY 2021	LOLW AD 2-7	19 APR 2024
LOAN AD 2-14	28 DEC 2023	LOIH AD 2-3	11 OCT 2019	LOLW AD 2-8	19 APR 2024
LOAN AD 2-15	16 JUN 2023	LOIH AD 2-4	19 APR 2024	LOLW AD 2-9	19 APR 2024
LOAN AD 2-16	28 DEC 2023	LOIH AD 2-5	19 APR 2024	LOLW AD 2-10	19 APR 2024
LOAN AD 2-17	21 MAR 2024	LOIH AD 2-6	28 DEC 2023	LOLW AD 2-11	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023	LOIH AD 2-7	28 DEC 2023	LOLW AD 2-12	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 9-1	28 DEC 2023	LOIH AD 2-8	28 DEC 2023	LOLW AD 2-13	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 9-1A	28 JAN 2021	LOIH AD 2-9	28 DEC 2023	LOLW AD 2-14	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 13-2-1	28 DEC 2023	LOIH AD 2-10	28 DEC 2023	LOLW AD 2-15	19 APR 2024
LOAN AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021	LOIH AD 2-11	28 DEC 2023	LOLW AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023
LOAN AD 2 MAP 14-2	21 MAR 2024	LOIH AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023	LOLW AD 2 MAP 14-2	28 DEC 2023
		LOIH AD 2 MAP 14-2	28 DEC 2023	LOSM AD 2-1	14 JUL 2023
LOAR AD 2-1	22 MAR 2024			LOWZ AD 2-1	1 DEC 2023
LOAS AD 2-1	14 JUL 2023	LOIJ AD 2-1	1 DEC 2023	LOWZ AD 2-2	7 NOV 2019
LOAU AD 2-1	22 MAR 2024	LOIJ AD 2-2	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-3	3 NOV 2023
		LOIJ AD 2-3	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-4	19 APR 2024
LOAV AD 2-1	28 DEC 2023	LOIJ AD 2-4	19 APR 2024	LOWZ AD 2-5	19 APR 2024
LOAV AD 2-2	28 FEB 2019	LOIJ AD 2-5	19 APR 2024	LOWZ AD 2-6	19 APR 2024
LOAV AD 2-3	28 DEC 2023	LOIJ AD 2-6	19 APR 2024	LOWZ AD 2-7	19 APR 2024
LOAV AD 2-4	19 APR 2024	LOIJ AD 2-7	19 APR 2024	LOWZ AD 2-8	19 APR 2024
LOAV AD 2-5	19 APR 2024	LOIJ AD 2-8	19 APR 2024	LOWZ AD 2-9	19 APR 2024
LOAV AD 2-6	19 APR 2024	LOIJ AD 2-9	6 OCT 2023	LOWZ AD 2-10	19 APR 2024
LOAV AD 2-7	19 APR 2024	LOIJ AD 2-10	22 MAR 2024	LOWZ AD 2-11	19 APR 2024
LOAV AD 2-8	19 APR 2024	LOIJ AD 2-11	28 DEC 2023	LOWZ AD 2-12	19 APR 2024
LOAV AD 2-9	19 APR 2024	LOIJ AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023	LOWZ AD 2-13	28 DEC 2023
LOAV AD 2-10	19 APR 2024	LOIJ AD 2 MAP 9-1	28 DEC 2023	LOWZ AD 2-14	3 NOV 2023
LOAV AD 2-11	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 9-1A	29 DEC 2022		
LOAV AD 2-12	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 13-2-1	28 DEC 2023	LOWZ AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023
LOAV AD 2-13	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021	LOWZ AD 2 MAP 9-1	28 DEC 2023
LOAV AD 2-14	28 DEC 2023	LOIJ AD 2 MAP 14-2	28 DEC 2023	LOWZ AD 2 MAP 9-1A	15 JUN 2023
LOAV AD 2-15	28 DEC 2023			LOWZ AD 2 MAP 13-2-1	28 DEC 2023
LOAV AD 2-16	28 DEC 2023	LOIK AD 2-1	22 MAR 2024	LOWZ AD 2 MAP 13-2-1A	15 JUN 2023
LOAV AD 2-17	28 DEC 2023	LOIK AD 2-2	19 MAY 2023	LOWZ AD 2 MAP 14-2	28 DEC 2023
LOAV AD 2-18	23 FEB 2024	LOIR AD 2-1	22 MAR 2024		
LOAV AD 2 MAP 1-1	28 DEC 2023	LOIR AD 2-2	19 MAY 2023		
LOAV AD 2 MAP 9-1	28 DEC 2023	LOKF AD 2-1	19 MAY 2023		
LOAV AD 2 MAP 9-1A	28 JAN 2021	LOKG AD 2-1	22 MAR 2024		
LOAV AD 2 MAP 9-2	28 DEC 2023	LOKH AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 9-2A	7 OCT 2021	LOKL AD 2-1	22 MAR 2024		
LOAV AD 2 MAP 9-2B	28 DEC 2023	LOKM AD 2-1	6 OCT 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-1	28 DEC 2023	LOKN AD 2-1	22 MAR 2024		
LOAV AD 2 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021	LOKR AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-2	28 DEC 2023	LOKW AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-2A	28 JAN 2021	LOLC AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-2B	28 JAN 2021	LOLE AD 2-1	16 JUN 2023		
LOAV AD 2 MAP 13-2-2C	28 DEC 2023	LOLF AD 2-1	23 FEB 2024		
LOAV AD 2 MAP 14-2	28 DEC 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	28 DEC 2023	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	25 JAN 2024	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	28 DEC 2023	LOXZ AD 2 MAP 14-2	28 DEC 2023	LOBU AD 3-5	25 FEB 2022
	LOXN 2-6	21 MAR 2024			LOBU AD 3-6	28 JAN 2022
LOXN AD 2 MAP 14-2	21 MAR 2024					
LOXT 2-1	27 JAN 2022					
LOXT 2-2	5 DEC 2019				LODK AD 3-1	27 JAN 2022
LOXT 2-3	21 MAR 2024				LODK AD 3-2	13 AUG 2021
LOXT 2-4	21 MAR 2024				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	21 MAR 2024		AD 3-3	30 DEC 2022	LODK AD 3-6	13 AUG 2021
LOXT 2-8	21 MAR 2024		AD 3-4	23 FEB 2024		
LOXT 2-9	27 JAN 2022		AD 3-5	27 JAN 2023	LODO AD 3-1	27 JAN 2022
LOXT 2-10	21 MAR 2024		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	21 MAR 2024		AD 3-9	30 DEC 2022	LODO AD 3-5	18 JUN 2021
LOXT 2-14	21 MAR 2024		AD 3-10	30 DEC 2022	LODO AD 3-6	17 JUN 2022
LOXT 2-15	28 DEC 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	21 MAR 2024		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	22 MAR 2024	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
			AD 3-22	19 JUN 2020	LOGH AD 3-3	18 JUN 2021
LOXZ 2-1	11 AUG 2022		AD 3-23	30 DEC 2022	LOGH AD 3-4	28 JAN 2021
LOXZ 2-2	29 MAY 2014		AD 3-24	13 AUG 2021	LOGH AD 3-5	18 JUN 2021
LOXZ 2-3	22 APR 2022		AD 3-25	17 JUN 2022	LOGH AD 3-6	17 JUN 2022
LOXZ 2-4	22 APR 2022		AD 3-26	15 JUL 2022	LOGH AD 3-7	17 JUN 2022
LOXZ 2-5	28 APR 2016		AD 3-27	6 OCT 2023	LOGH AD 3 MAP 9-1	19 MAY 2022
LOXZ 2-6	6 OCT 2023		AD 3-28	16 JUN 2023	LOGH AD 3 MAP 9-1A	7 OCT 2021
LOXZ 2-7	28 APR 2016		AD 3-29	21 MAY 2021	LOGH AD 3 MAP 9-1B	19 MAY 2022
LOXZ 2-8	22 APR 2022		AD 3-30	10 SEP 2021	LOGH AD 3 MAP 13-2-1	19 MAY 2022
LOXZ 2-9	14 JUL 2023		AD 3-31	1 DEC 2023	LOGH AD 3 MAP 13-2-1A	28 JAN 2021
LOXZ 2-10	27 JAN 2022		AD 3-32	19 APR 2024	LOGH AD 3 MAP 13-2-1B	28 JAN 2021
LOXZ 2-11	3 DEC 2020		AD 3-33	8 SEP 2023	LOGH AD 3 MAP 13-2-1C	19 MAY 2022
LOXZ 2-12	28 DEC 2023		AD 3-34	26 JAN 2024		
LOXZ 2-13	3 DEC 2020					
LOXZ 2-14	6 OCT 2023				LOGZ AD 3-1	27 JAN 2022
LOXZ 2-15	28 DEC 2023				LOGZ AD 3-2	18 JUN 2021
LOXZ AD 2 MAP 1-1	3 DEC 2020		LOAT AD 3-1	21 MAR 2024	LOGZ AD 3-3	18 JUN 2021
LOXZ AD 2 MAP 4-1	3 DEC 2020		LOAT AD 3-2	21 MAR 2024	LOGZ AD 3-4	18 JUN 2021
LOXZ AD 2 MAP 4-2	3 DEC 2020		LOAT AD 3-3	21 MAR 2024	LOGZ AD 3-5	17 JUN 2022
LOXZ AD 2 MAP 5-1	3 DEC 2020		LOAT AD 3-4	21 MAR 2024	LOGZ AD 3-6	17 JUN 2022
LOXZ AD 2 MAP 9-1	3 DEC 2020		LOAT AD 3-5	21 MAR 2024		
LOXZ AD 2 MAP 9-1A	3 DEC 2020		LOAT AD 3-6	21 MAR 2024	LOJD AD 3-1	27 JAN 2022
LOXZ AD 2 MAP 9-1B	3 DEC 2020		LOAT AD 3-7	21 MAR 2024	LOJD AD 3-2	13 AUG 2021
LOXZ AD 2 MAP 9-1C	3 DEC 2020		LOAT AD 3-8	21 MAR 2024	LOJD AD 3-3	13 AUG 2021
LOXZ AD 2 MAP 9-1D	3 DEC 2020		LOAT AD 3 MAP 1-1	21 MAR 2024	LOJD AD 3-4	13 AUG 2021
			LOAT AD 3 MAP 14-2	21 MAR 2024	LOJD AD 3-5	15 JUL 2022
					LOJD AD 3-6	13 AUG 2021

GEN 1.7 ABWEICHUNGEN VON ICAO RICHTLINIEN, EMPFEHLUNGEN UND VERFAHREN

1. ANHANG 1 - PERSONAL AUSWEISE

NIL

2. ANHANG 2 - LUFTVERKEHRSREGELN

Anhang 2, 10. Ausgabe inklusive Berichtigung 44

Bezug Abweichung

Kapitel 3

Absatz 3.2.2 Neue Bestimmung. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3210 Buchstabe b, legt fest:

„b) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.“

Absatz 3.2.3.2 b) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3215 Buchstabe b Nummer 2, legt fest (unter Hinzufügung des unterstrichenen Textes zum Wortlaut der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.3.2 Buchstabe b):

„2. alle Luftfahrzeuge, die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befinden, sofern sie nicht stehen und auf andere Weise ausreichend beleuchtet sind, Lichter führen, die die äußersten Punkte ihrer Struktur anzeigen, soweit praktikabel.“

Absatz 3.2.5 c) und d) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3225, weicht von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.5 Buchstaben c und d ab, insoweit sie festlegt, dass die Buchstaben c und d nicht für Ballone gelten:

„c) außer im Fall von Ballonen Richtungsänderungen beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist oder eine anderweitige Anweisung der Flugverkehrskontrolle erfolgt;

d) außer im Fall von Ballonen gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, wegen der Ausrichtung der Piste oder aus Rücksicht auf den Flugbetrieb eine andere Richtung vorzuziehen ist.“

Absatz 3.3.1.2 ICAO-Anhang 2, 3.3.1.2 wird ersetzt durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.4001 Buchstabe b. Die Unterschiede zwischen dieser ICAO-Richtlinie und dieser Unionsverordnung sind folgende:

— Hinsichtlich VFR-Flügen, bei denen Staatsgrenzen überflogen werden sollen, weicht die Unionsverordnung (SERA.4001 Buchstabe b Nummer 5) von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.3.1.2 Buchstabe e dadurch ab, dass der unterstrichene Text wie folgt hinzugefügt wird:

„ein Flug über Staatsgrenzen, sofern die betreffenden Staaten keine andere Regelung getroffen haben.“

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1. ANNEX 1 - PERSONNEL LICENSING

NIL

2. ANNEX 2 - RULES OF THE AIR

Annex 2, 10th edition including amendment 44

Reference Difference

Chapter 3

Para 3.2.2 New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, SERA.3210(b), specifies:

'(b) An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.'

Para 3.2.3.2(b) Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3215(b)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 2, 3.2.3.2(b) of the underlined text):

'(2) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable.'

Para 3.2.5(c) and (d) Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3225 differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons:

'(c) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC;

(d) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.'

Para 3.3.1.2 ICAO Annex 2, 3.3.1.2 is replaced with point SERA.4001(b) of Implementing Regulation (EU) No 923/2012. The differences between that ICAO Standard and that Union regulation are as follows:

— With regards to VFR flights planned to operate across international borders, the Union regulation (point SERA.4001(b)(5)) differs from the ICAO Standard in Annex 2, 3.3.1.2(e) with the addition of the underlined text, as follows:

'any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned.'

— Hinsichtlich VFR- und IFR-Flügen, die in der Nacht durchgeführt werden sollen, wird in der Unionsverordnung, SERA.4001 Buchstabe b Nummer 6, die folgende zusätzliche Anforderung angefügt:

„6. ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt.“

Absatz 3.2.2.4 Neue Bestimmung. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.3210 Buchstabe c Nummer 3 Ziffer i, weicht von der ICAO-Richtlinie in Anhang 2, 3.2.2.4. ab, indem festgelegt wird:

„i) Überholende Segelflugzeuge. Ein Segelflugzeug, das ein anderes Segelflugzeug überholt, darf nach rechts oder nach links ausweichen.“

Kapitel 4

Absatz 4.6 ICAO-Anhang 2, 4.6, wird ersetzt durch Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.5005, mit der in Buchstabe f Kriterien für die Hindernisfreiheit wie folgt eingeführt werden:

„f) Außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden

1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;

2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.“

Kapitel 3 und Anlage 2

Absatz 3.8 und Anlage 2 Die Wörter „in Not“ von Kapitel 3 Teil 3.8 sind nicht in die EU-Rechtsvorschrift aufgenommen worden, so dass der Geltungsbereich von Geleiteinsätzen auf Flüge aller Art, für die dieser Dienst angefordert wird, ausgeweitet wird. Außerdem sind die Bestimmungen in Anlage 2 Teile 1.1 bis 1.3 einschließlich sowie die Bestimmungen in Attachment A nicht in der EU-Rechtsvorschrift enthalten.

3. ANHANG 3 - METEOROLOGIE

Anhang 3, 20. Ausgabe inklusive Berichtigung 79

Bezug Abweichung

Kapitel 5

Neue Bestimmung. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.12005, legt fest:

b) Die zuständigen Behörden schreiben, soweit erforderlich, weitere Bedingungen fest, die von allen Luftfahrzeugen zu melden sind, wenn sie angetroffen oder beobachtet werden.

Derzeit sind keine weiteren Bedingungen seitens der Behörden festgelegt.

— With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, the following requirement is added to point SERA.4001(b)(6) of that Union regulation:

‘(6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.’

Para 3.2.2.4 New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3210(c)(3)(i) differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.2.4 by specifying that:

‘(i) Sailplanes overtaking. A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.’

Chapter 4

Para 4.6 ICAO Annex 2, 4.6, is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.5005, introducing the obstacle clearance criteria in (f), as follows:

‘(f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:

(1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

(2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.’

Chapter 3 and Appendix 2

Para 3.8 and Appendix 2 The words ‘in distress’ of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.

3. ANNEX 3 - METEOROLOGY

Annex 3, 20th edition including amendment 79

Reference Difference

Chapter 5

New provision. Point SERA.12005 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 specifies:

(b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

Currently no other conditions are prescribed by the competent authorities.

GEN 2.2 ABKÜRZUNGEN, DIE IN VERÖFFENTLICHUNGEN DES LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENSTES VERWENDET WERDEN

Die mit * bezeichneten Abkürzungen differieren oder sind nicht im ICAO Doc 8400 enthalten

† wird im RTF als **Wort** ausgesprochen

A

A *	Kennung für QNH in Zoll in METAR/SPECI
A	Bernsteingelb
A2A . .	Amplitudenmodulation, Bezeichnung der Sendarten
A3E . .	Amplitudenmodulation, Bezeichnung der Sendarten
A8X . . *	Amplitudenmodulation, Bezeichnung der Sendarten
A9W . . *	Amplitudenmodulation, Bezeichnung der Sendarten
A/A	Bord-Bord
A-RNP *	Erforderliche Navigationsleistung - erweitert
A-SMGCS *	Erweitertes Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem
AAL	Über Flugplatzhöhe
ABM	Querab
ABN	Flugplatzleuchtfeuer
ABT	Um, wegen, über
ABV	Oben, über
AC	Altocumulus
ACAS †	Bordwarnsystem gegen Zusammenstöße
ACC	Bezirkskontrollstelle oder Bezirkskontrolle
ACCID	Meldung über einen Flugunfall
ACFT	Luffahrzeug
ACK	Empfang bestätigen
ACL	Höhenmesser-Kontrollpunkt
ACL *	ATC clearances and instructions
ACM *	ATC communications management
ACN *	Lastklassifikationszahl
ACPT	Annehmen, angenommen
ACT	In Betrieb, in Kraft, Betrieb
AD	Flugplatz
ADC	Flugplatzkarte
ADDN	Zusatz oder zusätzlich
ADF	Automatisches Peilgerät
ADIZ †	Flugüberwachungszone
ADJ	Angrenzend, benachbart
ADS-B	Automatische bordabhängige Flugüberwachung-Rundsendebetrieb
ADS-C	Automatische bordabhängige Flugüberwachung-Kontraktbetrieb
ADVS	Beratungsdienst
ADZ	Beraten, empfehlen, benachrichtigen
AES	Luffahrzeugbodenstation
AFIL	Im Fluge eingereichter Flugplan
AFIS	Flugplatz-Fluginformationsdienst
AFM	Ja oder bejahen, positiv oder richtig
AFM *	Flughandbuch

GEN 2.2 ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS

Abbreviations annotated by * are either different or not contained in ICAO Doc 8400

† transmitted as spoken **word** when RTF is used

A

A *	Indicator for QNH in inches in METAR/SPECI
A	Amber
A2A . .	Amplitude modulation, Designation of emissions
A3E . .	Amplitude modulation, Designation of emissions
A8X . . *	Amplitude modulation, Designation of emissions
A9W . . *	Amplitude modulation, Designation of emissions
A/A	Air-to-air
A-RNP *	Advanced required navigation performance
A-SMGCS *	Advanced Surface Movement Guidance and Control System
AAL	Above aerodrome level
ABM	Abeam
ABN	Aerodrome beacon
ABT	About
ABV	Above
AC	Altocumulus
ACAS †	Airborne collision avoidance system
ACC	Area control centre or area control
ACCID	Notification of an aircraft accident
ACFT	Aircraft
ACK	Acknowledge
ACL	Altimeter check location
ACL *	ATC clearances and instructions
ACM *	ATC communications management
ACN *	Aircraft classification number
ACPT	Accept or accepted
ACT	Active or activated or activity
AD	Aerodrome
ADC	Aerodrome chart
ADDN	Addition or additional
ADF	Automatic direction-finding equipment
ADIZ †	Air defence identification zone
ADJ	Adjacent
ADS-B	Automatic dependent surveillance - broadcast
ADS-C	Automatic dependent surveillance - contract
ADVS	Advisory service
ADZ	Advise
AES	Aircraft earth station
AFIL	Flight plan filed in the air
AFIS	Aerodrome flight information service
AFM	Yes or affirm, affirmative or that is correct
AFM *	Aeroplane flight manual

AFS	Fester Flugfernmeldedienst	AFS	Aeronautical fixed service
AFT	Nach . . . (Zeit oder Ort)	AFT	After . . . (time or place)
AFTN	Festes Flugfernmeldenetz	AFTN	Aeronautical fixed telecommunication network
A/G	Bord/Boden	A/G	Air-to-ground
AGA	Flugplätze, Flugstrecken und Bodeneinrichtungen	AGA	Aerodromes, air routes and ground aids
AGL	Über Grund	AGL	Above ground level
AGN	Wieder, nochmals, noch einmal	AGN	Again
AIC	Luftfahrtinformationsrundschriften	AIC	Aeronautical information circular
AIP	Luftfahrthandbuch	AIP	Aeronautical information publication
AIRAC	System zur Regelung der Verbreitung von Luftfahrtinformationen	AIRAC	Aeronautical information regulation and control
AIREP †	Flugmeldung	AIREP †	Air-report
AIRMET †	Informationen, die Streckenwettererscheinungen betreffen und die Einfluss auf die Sicherheit von Flügen im unteren Luftraum haben können	AIRMET †	Information concerning enroute weather phenomena which may affect the safety of low-level aircraft operations
AIS	Luftfahrtinformationsdienst(e)	AIS	Aeronautical information service(s)
ALA	Landebereich	ALA	Lighting area
ALERFA †	Alarmstufe 2 (BEREITSCHAFTSSTUFE)	ALERFA †	Alert phase
ALR	Alarmpmeldung (Meldungsbezeichnung)	ALR	Alerting message (message type designator)
ALRS	Alarmpdienst	ALRS	Alerting service
ALS	Anflugbefuerung	ALS	Approach lighting system
ALT	Höhe über Meer	ALT	Altitude
ALTN	Wechselt oder wechselnd (Feuer wechselt Farbe)	ALTN	Alternate or alternating (light alternates in colour)
ALTN	Ausweichflugplatz	ALTN	Alternate (aerodrome)
AMA	Gebietsmindesthöhen	AMA	Area minimum altitude
AMC *	Airspace Management Cell	AMC *	Airspace Management Cell
AMC *	ATC microphone check	AMC *	ATC microphone check
AMD	Berichtigen, ergänzen, verbessern	AMD	Amend or amended
AMDT	Berichtigung (AIP Berichtigung)	AMDT	Amendment (AIP Amendment)
AMS	Beweglicher Flugfunkdienst	AMS	Aeronautical mobile service
AMSL	Über mittleren Meeresspiegel	AMSL	Above mean sea level
AMSS	Beweglicher Satelliten Flugfunkdienst	AMSS	Aeronautical mobile satellite service
ANC/250 *	Luftfahrtnavigationskarte 1:250 000	ANC/250 *	Aeronautical navigation chart 1:250 000
ANC/500 *	Luftfahrtnavigationskarte 1:500 000	ANC/500 *	Aeronautical navigation chart 1:500 000
ANCS *	Luftfahrtnavigationskarte kleiner Maßstab	ANCS *	Aeronautical navigation chart small scale
ANS	Antworten Sie	ANS	Answer
ANSP *	Flugsicherungsorganisation	ANSP *	Air navigation services provider
AOC	Flugplatzhinderniskarte	AOC	Aerodrome obstacle chart
AP	Flughafen	AP	Airport
APAPI †	Vereinfachte Präzisions-Gleitwinkelbefuerung	APAPI †	Abbreviated precision approach path indicator
APC *	Flugplanungskarte	APC *	Aeronautical planning chart
APCH	Anflug	APCH	Approach
APDC *	Luftfahrzeugpark-/andockkarte	APDC *	Aircraft parking/docking chart
APN	Vorfeld	APN	Apron
APP	Anflugkontrollstelle, Anflugkontrolle oder Anflugkontrolldienst	APP	Approach control office, approach control or approach control service
APR	April	APR	April
APRX	Ungefähr, annähernd	APRX	Approximate or approximately
APSG	Nach Überfliegen	APSG	After passing
APT *	Automatische Bildübertragung (von Wettersatelliten)	APT *	Automatic picture transmission (from weather satellites)
APV	Genehmigen Sie oder genehmigt oder Genehmigung	APV	Approve or approved or approval
AR *	Sondergenehmigung benötigt	AR *	Authorization required
ARC *	Gebietskarte	ARC *	Area chart
ARNG	Treffen Sie Vorkehrungen	ARNG	Arrange
ARO	Meldestelle für Flugverkehrsdienste	ARO	Air traffic services reporting office

ARP	Flugplatzbezugspunkt	ARP	Aerodrome reference point
ARP	Flugmeldung (Meldungsbezeichnung)	ARP	Air-report (message type designator)
ARR	Ankommen, Ankunft oder Landemeldung (Meldungsbezeichnung)	ARR	Arrive or arrival (message type designator)
ARS	Sonderflugmeldung (Meldungsbezeichnung)	ARS	Special air-report (message type designator)
ARST	Auffang . . . (bezeichnet Teil der Luftfahrzeug-Auffangvorrichtung)	ARST	Arresting . . . (specifies part of aircraft arresting equipment)
AS	Altostratus	AS	Altostratus
ASC	Steigen Sie auf, aufsteigend	ASC	Ascend to or ascending to
ASDA	Verfügbare Startlaufabbruchstrecke	ASDA	Accelerate-stop distance available
ASPH	Asphalt	ASPH	Asphalt
ASR *	Flughafenrundsicht radar	ASR *	Airport surveillance radar
AT	Um . . . (gefolgt von der Zeit wann sich ein vorhergesagter Wetterwechsel ereignen wird)	AT	At (followed by time at which weather change is forecast to occur)
ATA	Tatsächliche Landezeit	ATA	Actual time of arrival
ATC	Flugverkehrskontrolle (im allgemeinen)	ATC	Air traffic control (in general)
ATD	Tatsächliche Abflugzeit	ATD	Actual time of departure
ATFCM *	Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerung	ATFCM *	Air traffic flow and capacity management
ATFM	Verkehrsflussregelung	ATFM	Air traffic flow management
ATIS †	Automatische Ausstrahlung von Lande- und Startinformationen	ATIS †	Automatic terminal information service
ATM	Flugverkehrsmanagement	ATM	Air traffic management
ATN	Flugfernmeldernetz	ATN	Aeronautical telecommunication network
ATP	Um . . . in . . . (Zeit oder Ort)	ATP	At . . . (time or place)
ATS	Flugverkehrsdienste	ATS	Air traffic services
ATTN	Achtung	ATTN	Attention
ATZ	Flugplatzverkehrszone	ATZ	Aerodrome traffic zone
AUG	August	AUG	August
AUTH	Ermächtigen oder Ermächtigung	AUTH	Authorized or authorization
AUW	Gesamtfluggewicht	AUW	All up weight
AUX	Hilfs . . .	AUX	Auxiliary
AVBL	Verfügbar oder Verfügbarkeit	AVBL	Available or availability
AVG	Durchschnittlich	AVG	Average
AVGAS	Flugtreibstoff	AVGAS	Aviation gasoline
AVM *	Area for visual manoeuvring	AVM *	Area for visual manoeuvring
AWAM *	Österreichisches Weitbereichs Multilaterations System	AWAM *	Austrian Wide Area Multilateration System
AWY	Luftstraße	AWY	Airway
AZM	Azimut	AZM	Azimuth

B

B	Blau
BA	Bremswirkung
BASE †	Wolkenuntergrenze
BCFG	Nebelschwaden
BCMT *	Anfang der bürgerlichen Morgendämmerung
BCN	Leuchtfener (Luftfahrtbodenfener)
BCST	Rundfunk, Rundsendung
BDRY	Grenze, Umgrenzung
BECMG	Änderung
BFR	Vorher
BKN	Stark bewölkt
BL . . .	Treiben (gefolgt von DU = Staub, SA = Sand oder SN = Schnee)
BLDG	Gebäude
BLO	Unterhalb von Wolken
BLW	Unterhalb . . .
BOMB	Bombenabwurf
BR	(feuchter) Dunst

B

B	Blue
BA	Braking action
BASE †	Cloud base
BCFG	Fog patches
BCMT *	Beginning of civil morning twilight
BCN	Beacon (aeronautical ground light)
BCST	Broadcast
BDRY	Boundary
BECMG	Becoming
BFR	Before
BKN	Broken
BL . . .	Blowing (followed by DU = dust, SA = sand or SN = snow)
BLDG	Building
BLO	Below clouds
BLW	Below . . .
BOMB	Bombing
BR	Mist

BRG Peilung
BRKG Brems . . .
BTL Zwischen Wolkenschichten
BTN Zwischen

BRG Bearing
BRKG Braking
BTL Between layers
BTN Between

C

C Mittlere Piste (Pistenkennzeichnung)
C Celsiusgrad (hundertgradig)
C * Karten
CA Kurs auf Höhe (ARINC 424 path terminator)

CAS Berichtigte Fahrtmesseranzeige
CAT Kategorie (ILS)
CAT Turbulenz im wolkenfreien Raum
CAVOK † Sicht, Bewölkung und gegenwärtiges Wetter, besser als vorgeschriebene Werte oder Bedingungen (KAV-OH-KAY)

CB Cumulonimbus
CBR * California bearing ratio
CC Cirrocumulus
CD Candela
CDN Koordinationsmeldung (Meldungsbezeichnung)
CF Schalten Sie Frequenz auf . . .
CF Kurs zum Fix (ARINC 424 path terminator)
CFM Bestätigte (Bestätigen Sie) oder Ich bestätige
CGL Platzrundenführungsfeuer
CH Kanal
CHG Änderungsmeldung (Meldungsbezeichnung)
CI Cirrus
CIDIN † Common ICAO data interchange network
CIT In der Nähe von - oder über großen Städten
CIV Zivil
CK Prüfen Sie
CL Mittellinie
CLA Klareisbildung
CLBR Eichung, Vermessung
CLD Wolke
CLG Ich rufe
CLR Freigeben, freigegeben nach . . . Freigabe
CLRD * Gereinigt
CLSD Geschlossen, schließen
CM Zentimeter
CMB Steigen Sie, steigen auf
CMPL Beendigung, beendet, vollständig
CNL Aufheben, streichen oder aufgehoben, gestrichen oder Flugplanstreichungsmeldung (Meldungsbezeichnung)

CNS Kommunikation, Navigation und Überwachung
CNS * Ununterbrochen, durchgehend
COM Fernmeldewesen
CONC Beton
COND Zustand, Beschaffenheit
CONS Ununterbrochen, durchgehend
CONST Bau, gebaut
CONT Fortsetzen, fortgesetzt
COOR Koordinieren oder Koordination
COORD Koordinaten
COP Umschaltpunkt
COR Richtig, berichtigt oder Berichtigung

C

C Centre (runway identification)
C Degrees Celsius (Centigrade)
C * Charts
CA Course to an altitude (ARINC 424 path terminator)

CAS Calibrated airspeed
CAT Category (ILS)
CAT Clear air turbulence
CAVOK † Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions (KAV-OH-KAY)

CB Cumulonimbus
CBR * California bearing ratio
CC Cirrocumulus
CD Candela
CDN Co-ordination (message type designator)
CF Change frequency to . . .
CF Course to a fix (ARINC 424 path terminator)
CFM Confirm or I confirm
CGL Circling guidance light(s)
CH Channel
CHG Modification (message type designator)
CI Cirrus
CIDIN † Common ICAO data interchange network
CIT Near or over large towns
CIV Civil
CK Check
CL Centre line
CLA Clear type of ice formation
CLBR Calibration
CLD Cloud
CLG Calling
CLR Clear(s) or cleared to . . . or clearance
CLRD * Cleared
CLSD Close or closed or closing
CM Centimetres
CMB Climb to or climbing to
CMPL Completion or completed or complete
CNL Cancel or cancelled or flight plan cancellation (message type designator)

CNS Communication, navigation and surveillance
CNS * Continuous
COM Communications
CONC Concrete
COND Condition
CONS Continuous
CONST Construction or constructed
CONT Continue(s) or continued
COOR Co-ordinate or co-ordination
COORD Coordinates
COP Change-over point
COR Correct or corrected or correction

COTRA *	Kondensationsstreifen
COV	Decke, bedeckt, bedeckend
CPDLC	Lotse-Pilot-Datenlinkverbindung
CPL	Geltende Flugplanmeldung (Meldungsbezeichnung)
CR *	Querschnitt, Profil, Vertikalschnitt (MET)
CRC	Zyklische Redundanzprüfung
CRM	Kollisionsrisikomodel
CRZ	Reiseflug
CS	Rufzeichen
CS	Cirrostratus
CTA	Kontrollbezirk
CTAM	Steigen Sie auf und behalten Sie bei
CTC	Kontaktieren Sie
CTL	Kontrolle, Überwachung
CTN	Vorsicht, Warnung
CTR	Kontrollzone
CU	Cumulus
CUF	Cumuliform
CUST	Zoll
CVR	Cockpit Stimmenrekorder
CW	Ungedämpfte Wellen
CWY	Freifläche

COTRA *	Condensation trails
COV	Cover or covered or covering
CPDLC	Controller-pilot data link communications
CPL	Current flight plan (message type designator)
CR *	Cross section (MET)
CRC	Cyclic redundancy check
CRM	Collision risk model
CRZ	Cruise
CS	Call sign
CS	Cirrostratus
CTA	Control area
CTAM	Climb to and maintain
CTC	Contact
CTL	Control
CTN	Cautious
CTR	Control zone
CU	Cumulus
CUF	Cumuliform
CUST	Customs
CVR	Cockpit voice recorder
CW	Continuous wave
CWY	Clearway

D

D . . .	Gefahrengebiet (gefolgt von Kennung)
D	Absinkend (Tendenz in RVR während der vorherigen 10 Minuten)
D-ATIS †	Data link ATIS
D-VOLMET †	Data link VOLMET
DA	Entscheidungshöhe MSL
DCD	Doppelkanal duplex
DCKG	Andocken
DCS	Doppelkanal simplex
DCT	Direkt (in Bezug auf Flugplan-Freigaben und Art des Anfluges)
DEC	Dezember
DEG	Grade
DENEB *	Entnebelungsverfahren
DEP	Abfliegen, Abflug oder Abflugmeldung (Meldungsbezeichnung)
DES	Sinken auf oder sinkend auf
DEST	Ziel, Bestimmungsort
DETRESFA †	Alarmstufe 3 (NOTSTUFE)
DEV	Abweichung oder abweichend
DF *	Direkt zum Fix (ARINC 424 path terminator)
DFDR	Digitaler Flugdatenrekorder
DH	Entscheidungshöhe über Schwelle
DI *	Diplex-Betrieb
DIF	Diffus, unscharf
DIST	Entfernung
DIV	Umleitung oder umleiten
DLA	Verspätung, verspätet oder Verspätungsmeldung (Meldungsbezeichnung)
DLIC	Data link initiation capability
DLY	Täglich
DME	Entfernungsmessgerät
DNG	Gefahr, gefährlich

D

D . . .	Danger area (followed by identification)
D	Downward (tendency in RVR during previous 10 minutes)
D-ATIS †	Data link ATIS
D-VOLMET †	Data link VOLMET
DA	Decision altitude
DCD	Double channel duplex
DCKG	Docking
DCS	Double channel simplex
DCT	Direct (in relation to flight plan clearances and type of approach)
DEC	December
DEG	Degrees
DENEB *	Fog dispersal operations
DEP	Depart or departure or departure message (message type designator)
DES	Descend to or descending to
DEST	Destination
DETRESFA †	Distress phase
DEV	Deviation or deviating
DF *	Direct to fix (ARINC 424 path terminator)
DFDR	Digital flight data recorder
DH	Decision height
DI *	Diplex operation
DIF	Diffuse
DIST	Distance
DIV	Divert or diverting
DLA	Delay or delayed or delay message (message type designator)
DLIC	Data link initiation capability
DLY	Daily
DME	Distance measuring equipment
DNG	Danger, dangerous

DOM	Inländisch	DOM	Domestic
DP	Taupunkt-Temperatur	DP	Dew point temperature
DPT	Tiefe	DPT	Depth
DR	Koppelnavigation	DR	Dead reckoning
DR . . .	Fegen in unmittelbarer Bodennähe (gefolgt von DU = Staub, SA = Sand oder SN = Schnee)	DR . . .	Low drifting (followed by DU = dust, SA = sand or SN = snow)
DRG	Während	DRG	During
DS	Staubsturm	DS	Duststorm
DSB	Doppelseitenband	DSB	Double sideband
DTAM	Sinken Sie auf und behalten Sie bei	DTAM	Descend to and maintain
DTG	Datum-Zeit-Gruppe	DTG	Date-time group
DTHR	Versetzte Pistenschwelle	DTHR	Displaced runway threshold
DTRT	Verschlechtern, sich verschlechternd	DTRT	Deteriorate or deteriorating
DTW	Doppelrad-Tandem	DTW	Dual tandem wheels
DU	Staub	DU	Dust
DUC	Dichte hohe Wolken	DUC	Dense upper cloud
DUPE	Dies ist eine vervielfältigte Nachricht	DUPE	This is a duplicate message
DUR	Dauer	DUR	Duration
DVOR	Doppler VOR	DVOR	Doppler VOR
DW	Doppelrad	DW	Dual wheels
DX *	Duplex-Betrieb	DX *	Duplex operation
DZ	Niesel, Sprühregen	DZ	Drizzle

E

E	Ost oder östliche Länge
EAT	Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt
EB	Richtung Ost
ECET *	Ende der bürgerlichen Abenddämmerung
ECH *	Echo(s)
ECU *	European currency unit
EEE	Irrtum
EET	Voraussichtliche Flugdauer
EFC	Erwarten Sie weitere Freigabe
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service
EHF	Millimeterwellen (30 000 bis 300 000 MHz)
ELBA †	Mit Notsender ausgerüstetes Luftfahrzeug
ELEV	Ortshöhe über Meer
ELT *	Notsender
EM	Ausstrahlung
EMBD	Eingebettet in eine Schicht (um anzugeben, dass CB in andere Wolkenschichten eingebettet sind)
EMERG	Dringlichkeit, Notlage
EN *	Englisch
END	Stoppende (betreffend RVR)
ENE	Ostnordost
ENG	Motor
ENR	Auf Strecke, unterwegs
ENRC	Streckenkarte
EOBT	Voraussichtliche Abblockzeit
EQPT	Ausrüstung, Gerät
ESE	Ostsüdost
EST	Schätzung, geschätzt oder Meldung des voraussichtlichen Zeitpunktes (Meldungsbezeichnung)
ETA	Voraussichtliche Ankunftszeit oder voraussichtliche Ankunft

E

E	East or eastern longitude
EAT	Expected approach time
EB	Eastbound
ECET *	End of civil evening twilight
ECH *	Echo(es)
ECU *	European currency unit
EEE	Error
EET	Estimated elapsed time
EFC	Expect further clearance
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service
EHF	Extremely high frequency (30 000 to 300 000 MHz)
ELBA †	Emergency location beacon-aircraft
ELEV	Elevation
ELT *	Emergency locator transmitter
EM	Emission
EMBD	Embedded in a layer (to indicate CB embedded in layers of other clouds)
EMERG	Emergency
EN *	English
END	Stop-end (related to RVR)
ENE	East-northeast
ENG	Engine
ENR	En-route
ENRC	En-route chart
EOBT	Estimated off-block time
EQPT	Equipment
ESE	East-southeast
EST	Estimate or estimated or estimate message (message type designator)
ETA	Estimated time of arrival or estimating arrival

ETD	Voraussichtliche Abflugzeit oder voraussichtlicher Abflug	ETD	Estimated time of departure or estimating departure
ETO	Voraussichtliche Zeit über einem bestimmten Punkt	ETO	Estimated time over significant point
EV	Jede (s, r)	EV	Every
EX *	Ausfahrt	EX *	Exit
EXC	Ausgenommen	EXC	Except
EXER	Übung(en), übend, üben	EXER	Exercises or exercising or exercise
EXP	Erwarten, erwartet oder erwartend	EXP	Expect or expected or expecting
EXTD	Ausdehnen oder sich ausdehnen	EXTD	Extend or extending

F

F	Fest
FAC	Einrichtungen, Anlagen
FAF	Endanflugfix
FAL	Erleichterungen für den internationalen Luftverkehr
FAP	Endanflugpunkt
FATO	Endanflug- und Startbereich
FAX	Bildfunkübermittlung
FBL	Leicht (anzuwenden um die Intensität der Wettererscheinungen aufzuzeigen, statische Wirbelsturm Störungen usw., FBL RA = leichter Regen)
FBZ	Flight Plan Buffer Zone
FC	Trichterwolke (Wirbelsturm oder Wasserhose)
FCST	Wettervorhersage, Prognose
FCT	Reibungskoeffizient
FDPS	Flugdatenverarbeitungssystem
FEB	Februar
FFM *	Fernmeldemonitor
FEW	Leicht bewölkt
FG	Nebel
FIC	Fluginformationszentrale
FIR	Fluginformationsgebiet
FIS	Fluginformationsdienst
FISA	Automatischer Fluginformationsdienst
FL	Flugfläche
FLD	Feld
FLG	Blitzend, blinkend
FLOS	Flight Level Orientation Scheme
FLR	Leuchtkugeln
FLT	Flug
FLTCK	Überprüfung im Fluge, Kontrolle im Fluge
FLUC	Schwankend, Schwankung, geschwankt
FLW	Folgen, folgt, folgend
FLY	Fliegen, fliegend
FM	Von
FM . . .	Von (gefolgt von der Zeit wann der Beginn des Wetterwechsels vorhergesagt ist)
FMS	Flight Management System
FMU	Verkehrsflussregelungsstelle
FNA	Endanflug
FPAP	Flugweg-Ausrichtungspunkt
FPL	Aufgegebene Flugplanmeldung (Meldungsbezeichnung)
FPM	Fuß pro Minute
FPR	Strecke gemäß Flugplan
FR	Treibstoffrest

F

F	Fixed
FAC	Facilities
FAF	Final approach fix
FAL	Facilitation of international air transport
FAP	Final approach point
FATO	Final approach and take-off area
FAX	Facsimile transmission
FBL	Light (used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. FBL RA = light rain)
FBZ	Flight Plan Buffer Zone
FC	Funnel cloud (tornado or water spout)
FCST	Forecast
FCT	Friction coefficient
FDPS	Flight data processing system
FEB	February
FFM *	Farfield monitor
FEW	Few
FG	Fog
FIC	Flight information centre
FIR	Flight information region
FIS	Flight information service
FISA	Automated flight information service
FL	Flight level
FLD	Field
FLG	Flashing
FLOS	Flight Level Orientation Scheme
FLR	Flares
FLT	Flight
FLTCK	Flight check
FLUC	Fluctuating or fluctuation or fluctuated
FLW	Follow(s) or following
FLY	Fly or flying
FM	From
FM . . .	From (followed by time weather change is forecast to begin)
FMS	Flight management system
FMU	Flow management unit
FNA	Final approach
FPAP	Flight path alignment point
FPL	Filed flight plan (message type designator)
FPM	Feet per minute
FPR	Flight plan route
FR	Fuel remaining

FRA *	Luftraum mit freier Streckenführung
FREQ	Frequenz
FRI	Freitag
FRNG	Schießen
FRONT †	Front (in Bezug auf Wetter)
FRQ	Häufig
FSL	Abschlusslandung
FST	Zuerst, erstens
FT	Fuß (Maßeinheit)
FTP	Fiktiver Schwellenpunkt
FTT *	Flugtechnische Toleranz
FU	Rauch
FZ	Gefrierend
FZDZ	Gefrierendes Nieseln
FZFG	Gefrierender Nebel
FZRA	Gefrierender Regen

FRA *	Free Route Airspace
FREQ	Frequency
FRI	Friday
FRNG	Firing
FRONT †	Front (relating to weather)
FRQ	Frequent
FSL	Full stop landing
FST	First
FT	Feet (dimensional unit)
FTP	Fictitious threshold point
FTT *	Flight technical tolerance
FU	Smoke
FZ	Freezing
FZDZ	Freezing drizzle
FZFG	Freezing fog
FZRA	Freezing rain

G

G *	Kennung für Windspitzen in METAR/SPECI
G	Grün
GA	Kommen, fahren Sie fort
GAC *	Allgemeines Luftfahrtszentrum
GAFOR *	Streckenflugwettervorhersage für die nach VFR operierende Allgemeine Luftfahrt
GAMET	Gebietswettervorhersage für Flüge im unteren Luftraum
G/A	Boden/Bord
G/A/G	Boden-Bord und Bord-Boden
GBAS †	Bodengestütztes Ergänzungssystem
GCA	Bodenüberwachtes Anflugsystem oder Bodenüberwachter Anflug
GE *	Deutsch
GEN	Allgemein
GEO	Geographisch oder rechtweisend
GES	Boden-Erde Station
GLD	Segelflugzeug
GND	Boden, bezogen auf Erdoberfläche, Grund
GNDCK	Überprüfung am Boden
GNSS	Weltumfassendes Satellitennavigationssystem
GP	Gleitweg
GPS	Global Positioning System
GR	Hagel oder Graupeln
GRASS	Graslandfläche
GRIB	Verarbeitete meteorologische Daten in Form von Gitterwertpunkten, in binärer Form dargestellt (verschlüsselt)
GRVL	Kies
GS	Geschwindigkeit über Grund
GS	Reifgraupel
GUND	Geoidundulation

G

G *	Indicator for gusts in METAR/SPECI
G	Green
GA	Go ahead, resume sending
GAC *	General aviation centre
GAFOR *	General Aviation forecast
GAMET	Area forecast for low-level flights
G/A	Ground-to-air
G/A/G	Ground-to-air and air-to-ground
GBAS †	Ground-based augmentation system
GCA	Ground controlled approach system or ground controlled approach
GE *	German
GEN	General
GEO	Geographic or true
GES	Ground earth station
GLD	Glider
GND	Ground
GNDCK	Ground check
GNSS	Global navigation satellite system
GP	Glide path
GPS	Global positioning system
GR	Hail or soft hail
GRASS	Grass landing area
GRIB	Processed meteorological data in the form of grid values expressed in binary form (meteorological code)
GRVL	Gravel
GS	Ground speed
GS	Small hail and/or snow pellets
GUND	Geoid undulation

H

H *	Stündlich
h *	Halbstündlich
H + *	Stunde plus . . . (Minuten der nächsten Stunde)
HH + *	Alle synoptischen Stunden, z.B. 0000, 0300, 0600 etc., plus Minuten der nächsten Stunde
H24	Durchlaufender Tag- und Nachtdienst

H

H *	Hourly
h *	Half-hourly
H + *	Hour plus . . . (minutes past the hour)
HH + *	All synoptic hours i.e. 0000, 0300, 0600 etc. plus minutes past the hour
H24	Continuous day and night service

HAS *	Höhe über der Oberfläche	HAS *	Height above surface
HBN	Gefahrenfeuer	HBN	Hazard beacon
HCH	Bezugspunkthöhe über Hubschrauberlandeplatz	HCH	Heliport crossing height
HDF	Kurzwellenpeilstelle	HDF	High frequency direction-finding station
HDG	Steuerkurs	HDG	Heading
HDK *	Helpdesk für Self- und Homebriefing	HDK *	Helpdesk for Self- and Homebriefing
HEL	Hubschrauber	HEL	Helicopter
HF	Kurzwelle (3000 bis 30 000 KHZ)	HF	High frequency (3000 to 30 000 KHZ)
HG *	Hängegleitergebiet	HG *	Hang gliding area
HGT	Höhe, Höhe über	HGT	Height or height above
HJ	Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang	HJ	Sunrise to sunset
HL *	Höhenverlust	HL *	Height loss
HLDG	Warterunde	HLDG	Holding
HLP	Hubschrauberlandeplatz	HLP	Heliport
HN	Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang	HN	Sunset to sunrise
HO	Dienst verfügbar nach betrieblichen Erfordernissen	HO	Service available to meet operational requirements
HOL	Feiertag	HOL	Holiday
HOSP	Sanitätsluftfahrzeug	HOSP	Hospital aircraft
HPA	Hektopascal	HPA	Hectopascal
HR	Stunden	HR	Hours
HRP	Hubschrauberlandeplatz Bezugspunkt	HRP	Heliport reference point
HS	Dienst verfügbar während des planmäßigen Flugbetriebes	HS	Service available during hours of scheduled operations
HURCN	Tropischer Wirbelsturm	HURCN	Hurricane
HVY	Schwer, heftig	HVY	Heavy
HVY	stark (verwendet um die Intensität der Wettererscheinung anzuzeigen, z.B. HVY RA = starker Regen)	HVY	Heavy (used to indicate the intensity of weather phenomena, e.g. HVY RA = heavy rain)
HWS *	Horizontale Windscherung	HWS *	Horizontal wind shear
HX	Nicht besonders festgelegte Betriebsstunden	HX	No specific working hours
HYR	Höher, stärker	HYR	Higher
HZ	Trockener Dunst (Staubtrübung)	HZ	Haze
HZ	Hertz	HZ	Hertz (cycle per second)
IAC	Instrumentenanflugkarte	IAC	Instrument approach chart (followed by name/title)
IAF	Anfangsanflugfix	IAF	Initial approach fix
IAO	Wechselweise in und aus den Wolken	IAO	In and out of clouds
IAP	Instrumentenanflugverfahren	IAP	Instrument approach procedure
IAS	Angezeigte Fluggeschwindigkeit	IAS	Indicated air speed
IBN	Kennfeuer	IBN	Identification beacon
ICAO *	Internationale Zivilluftfahrtorganisation	ICAO *	International civil aviation organization
IC	Eisnadeln (sehr kleine in der Luft schwebende Eiskristalle)	IC	Diamond dust (very small ice crystals in suspension)
ICE	Vereisung	ICE	Icing
ID	Kennungsgeber oder identifizieren	ID	Identifier or identify
IDENT †	Kennung	IDENT †	Identification
IDF *	Anfangsabflugfix	IDF *	Initial departure fix
IF	Zwischenanflugfix	IF	Intermediate approach fix
IF *	Anfangsfix (ARINC 424 path terminator)	IF *	Initial fix (ARINC 424 path terminator)
IFF	Identifizierung Freund/Feind	IFF	Identification friend/foe
IFPS *	Integrated initial Flight plan Processing System	IFPS *	Integrated initial Flight plan Processing System
IFR	Instrumentenflugregeln	IFR	Instrument flight rules
IGA	Internationale Allgemeine Luftfahrt	IGA	International general aviation
IHP *	Zwischenhalteposition	IHP *	Intermediate holding position
ILS	Instrumentenlandesystem	ILS	Instrument landing system

IM	Innenmarker
IMC	Instrumentenwetterbedingungen
IMG	Einreise
IMI	Ausrufungszeichen (Fragezeichen)
IMPR	Verbessern oder sich bessernd
IMT	Sofort, unmittelbar
INA	Anfangsanflug
INBD	Ankommend, Einflug . . .
INC	In den Wolken
INCERFA †	Alarmstufe 1 (UNGEWISSHEITSSTUFE)
INFO †	Information, Auskunft
INOP	Außer Betrieb
INP	Wenn nicht möglich
INPR	In Vorbereitung
INS *	Zoll
INS	Trägheitsnavigationssystem
INST *	Instrumentenanflugpiste (RWY Type)
INSTL	Einrichten, eingerichtet, Einrichtung
INSTR	Instrumenten . . .
INT	Kreuzung
INTL	International
INTRP	Unterbrechen, Unterbrechung, unterbrochen
INTSF	verstärken oder sich verstärkend
INTST	Intensität
IR	Eis auf der Piste
ISA	Internationale Standard Atmosphäre
ISB	Unabhängige Verwendung beider Seitenbänder
ISOL	Vereinzelt

IM	Inner marker
IMC	Instrument meteorological conditions
IMG	Immigration
IMI	Interrogation sign (question mark)
IMPR	Improve or improving
IMT	Immediate or immediately
INA	Initial approach
INBD	Inbound
INC	In cloud
INCERFA †	Uncertainty phase
INFO †	Information
INOP	Inoperative
INP	If not possible
INPR	In progress
INS *	Inches
INS	Inertial navigation system
INST *	Instrument approach runway (RWY Type)
INSTL	Install or installed or installation
INSTR	Instrument
INT	Intersection
INTL	International
INTRP	Interrupt or interruption or interrupted
INTSF	Intensify or intensifying
INTST	Intensity
IR	Ice on runway
ISA	International standard atmosphere
ISB	Independent sideband
ISOL	Isolated

J

JAN	Jänner
JTST	Strahlstrom
JUL	Juli
JUN	Juni

J

JAN	January
JTST	Jet stream
JUL	July
JUN	June

K

K *	Grad Kelvin
KG	Kilogramm
KHZ	Kilohertz
KIAS	Angezeigte Fluggeschwindigkeit in Knoten
KM	Kilometer
KMH	Kilometer pro Stunde
KT	Knoten
KW	Kilowatt

K

K *	Degree Kelvin
KG	Kilograms
KHZ	Kilohertz
KIAS	Knots indicated airspeed
KM	Kilometres
KMH	Kilometres per hour
KT	Knots
KW	Kilowatts

L

L	Links (Pistenkennung)
L *	Liter
L	Anflugfunkfeuer (siehe LM, LO)
L	Tiefdruckgebiet oder Tiefdruckzentrum
LAL *	Niedrigste für die Flugplanung verfügbare Flughöhe (innerhalb des SECSI FRA-Luftraums)
LAM	Logik-Bestätigungsmeldung (Meldungsbezeichnung)
LAN	Land(masse), Festland
LAT	Geographische Breite
LCA	Lokal, örtlich, Ort, gelegen
LDA	Verfügbare Landestrecke

L

L	Left (runway identification)
L *	Litre
L	Locator (see LM, LO)
L	Low pressure area or centre of low pressure
LAL *	Lowest Available Level (within SECSI FRA)
LAM	Logical acknowledgement (message type designator)
LAN	Inland
LAT	Latitude
LCA	Local or locally or location or located
LDA	Landing distance available

LDAH	Verfügbare Landstrecke, Hubschrauber	LDAH	Landing distance available, helicopter
LDG	Landung	LDG	Landing
LDI	Landerichtungsanzeiger	LDI	Landing direction indicator
LEN	Länge	LEN	Length
LF	Kilometerwellen, Langwellen (30 bis 300 KHZ)	LF	Low frequency (30 to 300 KHZ)
LGT	Licht, Feuer, Befeuerung	LGT	Light or lighting
LGTD	Befeuert	LGTD	Lighted
LIH	Hochleistungsfeuer	LIH	Light intensity high
LIL	Niederleistungsfeuer	LIL	Light intensity low
LIM	Mittelleistungsfeuer	LIM	Light intensity medium
LLZ *	Landekursender	LLZ *	Localizer
LM	Locator, middle	LM	Locator, middle
LMT	Mittlere Ortszeit	LMT	Local mean time
LNAV †	Seitennavigation	LNAV †	Lateral navigation
LNG	Lang (anzuwenden, um gewünschte oder erforderliche Anflugart anzuzeigen)	LNG	Long (used to indicate the type of approach desired or required)
LO	Locator, outer	LO	Locator, outer
LOC	Landekursender	LOC	Localizer
LONG	Geographische Länge	LONG	Longitude
LORAN †	LORAN (Langstreckennavigationssystem)	LORAN †	LORAN (Long range air navigation system)
LPV	Localizer performance with vertical guidance	LPV	Localizer performance with vertical guidance
LR	Die letzte von mir empfangene Meldung war . . .	LR	The last message received by me was . . .
LR *	Lead Radial	LR *	Lead radial
LRG	Langstrecke	LRG	Long range
LS	Die letzte von mir gesendete Meldung war . . . oder letzte Meldung war	LS	The last message sent by me was . . . or last message was
LTD	Begrenzt, beschränkt	LTD	Limited
LTF *	Telefon (Draht)	LTF *	Landline telephone
LTP	Landeschwellenpunkt	LTP	Landing threshold point
LTT	Drahtfernsehmaschine	LTT	Landline teletypewriter
LV	Schwach und variabel (in Bezug auf Wind)	LV	Light and variable (relating to wind)
LVE	Verlassen Sie oder ich verlasse	LVE	Leave or leaving
LVL	Flughöhe	LVL	Level
LVP	Verfahren bei geringer Sicht	LVP	Low visibility procedures
LYR	Schicht oder geschichtet	LYR	Layer or layered

M

M	Mach-Zahl (gefolgt von Ziffern)
M	Meter (mit vorausgestellten Ziffern)
M *	Geringer als (RVR) in METAR/SPECI
M *	Minus (Temperatur) in METAR/SPECI
MAA	Zugelassene Höchsthöhe
MAG	Missweisend, magnetisch
MAHF	Fehlanflugwartefix
MAINT	Wartung
MAP	Luffahrtkarten
MAPt	Fehlanflugpunkt
MAR	März
MATF	Fehlanflugdrehfix
MATZ *	Militärische Flugplatzverkehrszone
MAX	Höchstwert, Höchst . . .
MAY	Mai
MCA	Mindestüberflughöhe
MCC *	Military Control Centre
MCH *	Mindestüberflughöhe
MCTR *	Militärische Kontrollzone
MCW	Modulierte ungedämpfte Welle
MDA	Sinkflugmindesthöhe MSL

M

M	Mach number (followed by figures)
M	Metres (preceded by figures)
M *	Less than (RVR) in METAR/SPECI
M *	Minus (temperature) in METAR/SPECI
MAA	Maximum authorized altitude
MAG	Magnetic
MAHF	Missed approach holding fix
MAINT	Maintenance
MAP	Aeronautical maps and charts
MAPt	Missed approach point
MAR	March
MATF	Missed approach turning fix
MATZ *	Military aerodrome traffic zone
MAX	Maximum
MAY	May
MCA	Minimum crossing altitude
MCC *	Military control centre
MCH *	Minimum crossing height
MCTR *	Military control zone
MCW	Modulated continuous wave
MDA	Minimum descent altitude

MDF	Mittelwellenpeilstelle	MDF	Medium frequency direction-finding station
MDH	Sinkflugmindesthöhe über Flugplatz oder Schwelle	MDH	Minimum descent height
MEA	Mindestreife Flughöhe über Meer	MEA	Minimum enroute altitude
MEHT	Mindest-Augenhöhe über der Schwelle (für Gleitwinkelbefehrerung)	MEHT	Minimum eye height over threshold (for visual approach slope indicator systems)
MET †	Meteorologisch oder Wetterkunde	MET †	Meteorological or meteorology
METAR †	Routine-Flugwetterbeobachtungsmeldung (verschlüsselt)	METAR †	Aviation routine weather report (code form)
MET REPORT	Lokaler Routinewetterbericht (in abgekürztem Klartext)	MET REPORT	Local routine meteorological report (in abbreviated plain language)
MF	Mittelwellen (300 bis 3000 KHZ)	MF	Medium frequency (300 to 3000 KHZ)
MFA *	Mindestflughöhe	MFA *	Minimum flight altitude
MHZ	Megahertz	MHZ	Megahertz
MID	Mittelpunkt (betreffend RVR)	MID	Mid-point (related to RVR)
MIFG	Flacher Bodennebel	MIFG	Shallow fog
MIL	Militärisch	MIL	Military
MIN	Minuten	MIN	Minutes
MKR	Markierungsfunkfeuer	MKR	Marker radio beacon
MLAT *	Multilateration	MLAT *	Multilateration
MLS	Mikrowellen-Landesystem	MLS	Microwave landing system
MLW *	Gewicht je Hauptfahrwerkbein	MLW *	Main leg weight
MM	Mittelmarker	MM	Middle marker
MN *	Meganewton	MN *	Meganewton
MNM	Mindest . . . Mindestwert	MNM	Minimum
MNT	Überwachungsgerät, überwachen, überwacht	MNT	Monitor or monitoring or monitored
MNTN	Beinhalten, aufrechterhalten	MNTN	Maintain
MOA	Militärische Betriebsfläche	MOA	Military operating area
MOC	(erforderlicher) Hindernismindestabstand	MOC	Minimum obstacle clearance (required)
MOD	Mäßig (anzuwenden um die Intensität von Wettererscheinungen, statische Störungen usw. aufzuzeigen, z.B. MOD RA = mäßiger Regen)	MOD	Moderate (used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. MOD RA = moderate rain)
MON	Über Bergen	MON	Above mountains
MON	Montag	MON	Monday
MOTNE	Europäisches Flugwetter-Fernmeldenetz	MOTNE	Meteorological operational telecommunications network Europe
MOV	Bewegen oder sich bewegend oder Bewegung	MOV	Move or moving or movement
MPa *	Megapascal	MPa *	Megapascal
MPS	Meter pro Sekunde	MPS	Metres per second
MPX *	Multiplex-Betrieb	MPX *	Multiplex operation
MRA	Niedrigste Empfangshöhe	MRA	Minimum reception altitude
MRG	Mittlere Reichweite	MRG	Medium range
MRP	ATS/MET-Meldepunkt	MRP	ATS/MET reporting point
MRVA *	Minimum Radar Vectoring Altitude Die niedrigste Höhe über MSL im kontrollierten Luftraum, die für die Radarführung von IFR-Flügen unter Berücksichtigung der Sicherheitsmindesthöhe über Grund und der Luftraumstruktur innerhalb eines festgelegten Gebietes benutzt werden kann.	MRVA *	Minimum Radar Vectoring Altitude The lowest altitude within controlled airspace which may be used for the vectoring of IFR-flights, taking into account the minimum safe height and airspace structure within a specified area.
MS	Minus	MS	Minus
MSA	Sektorenmindesthöhe über MSL	MSA	Minimum sector altitude
MSG	Meldung	MSG	Message
MSL	Mittlerer Meeresspiegel	MSL	Mean sea level
MSR	Nachricht . . . wurde fehlgeleitet	MSR	Message . . . (transmission identification) has been misrouted
MSSR	Monopuls Sekundär-Rundsicht radar	MSSR	Monopulse secondary surveillance radar
MT	Berg	MT	Mountain
MTA *	Militärisches Trainingsgebiet	MTA *	Military training area

MTMA *	Militärischer Nahkontrollbezirk
MTOM	Höchstabflugmasse
MTU	Metrische Maßeinheiten
MTW	Gebirgswellen
MWO	Flugwetter-Überwachungsstelle
MX	Gemischter Eisansatz (Rauheis und Klareis)

MTMA *	Military terminal control area
MTOM	Maximum take-off mass
MTU	Metric units
MTW	Mountain waves
MWO	Meteorological watch office
MX	Mixed type of ice formation (white and clear)

N

N	Nord oder nördliche Breite
N	Keine markante Tendenz (in RVR während der vorherigen 10 Minuten)
NAT	Nordatlantik
NAV	Navigation
NB	Richtung Nord
NBFR	Nicht bevor
NC	Keine Änderung
NDB	Ungerichtetes Funkfeuer
NE	Nordost
NEB	Richtung Nordost
NEG	Nein oder negativ oder Bewilligung nicht erteilt
NGT	Nacht
NIL	Nichts, oder ich habe nichts an Sie zu senden
NINST *	Keine Instrumentenpiste (RWY Type)
NM	Seemeilen
NML	Normal
NNE	Nordnordost
NNW	Nordnordwest
NO	Nein (negativ)
NOF	Internationales NOTAM-Büro
NORDO *	Ohne Sprechfunk
NOSIG †	Keine markante Änderung (zur Verwendung in TREND-Landewettervorhersagen)
NOTAM †	Eine Nachricht über Errichtung, Zustand oder Veränderung von Luftfahrplanlagen aller Art, Dienste, Verfahren oder Gefahren, deren rechtzeitige Kenntnis für das betroffene Luftfahrtpersonal wesentlich ist
NOV	November
NPA	Non-precision approach
NPZ *	No Planning Zone
NR	Nummer
NRH	Keine Antwort erhalten
NS	Nimbostratus
NSC	Keine signifikanten Wolken
NSW	Kein signifikantes Wetter
NTL	National
NW	Nordwest
NWB	Richtung Nordwesten
NXT	Nächst

N

N	North or northern latitude
N	No distinct tendency (in RVR during previous 10 minutes)
NAT	North Atlantic
NAV	Navigation
NB	Northbound
NBFR	Not before
NC	No change
NDB	Non-directional radio beacon
NE	Northeast
NEB	Northeastbound
NEG	No or negative or permission not granted or that is not correct
NGT	Night
NIL	None or I have nothing to send to you
NINST *	Non-Instrument Runway (RWY Type)
NM	Nautical miles
NML	Normal
NNE	North-northeast
NNW	North-northwest
NO	No (negative)
NOF	International NOTAM-Office
NORDO *	No radio
NOSIG †	No significant change (used in TREND-type landing forecasts)
NOTAM †	A notice containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations
NOV	November
NPA	Non-precision approach
NPZ *	No Planning Zone
NR	Number
NRH	No reply heard
NS	Nimbostratus
NSC	Nil significant clouds
NSW	Nil significant weather
NTL	National
NW	Northwest
NWB	Northwestbound
NXT	Next

O

OAS	Hindernisbewertungsfläche
OAT *	Außenlufttemperatur
OBS	Beobachten oder beobachtet oder Beobachtung
OBSC	Undeutlich, unklar
OBST	(Luftfahrt) Hindernis
OCA	Hindernisfreiheitshöhe

O

OAS	Obstacle assessment surface
OAT *	Outside air temperature
OBS	Observe or observed or observation
OBSC	Obscure or obscured or obscuring
OBST	Obstacle
OCA	Obstacle clearance altitude

OCH	Hindernisfreiheit (über Flugplatz oder Schwelle)
OCNL	Gelegentlich, von Zeit zu Zeit oder bei Gelegenheit
OCT	Oktober
OFZ	Hindernisfreizone
OHD	Über, oberhalb
OK	Wir stimmen zu oder das ist korrekt
OLDI	Online Datenaustausch
OM	Außenmarker
OPA	Undurchsichtig, Rauheisbildung
OPMET †	Wetterdaten für den Flugbetrieb
OPN	Offen, Öffnung, geöffnet
OPR	(Luftfahrzeug) Halter, betreiben, in Betrieb
OPS †	Betrieb
O/R	Auf Anforderung
OTLK	Aussicht (verwendet in SIGMET Meldungen für vulkanische Asche und tropische Wirbelstürme)
OTP	Über den Wolken, obenauf
OTS	Streckenorganisationssystem
OUBD	Abfliegend
OVC	Wolkendecke geschlossen, bedeckt

OCH	Obstacle clearance height
OCNL	Occasional or occasionally
OCT	October
OFZ	Obstacle free zone
OHD	Overhead
OK	We agree or it is correct
OLDI	Online data interchange
OM	Outer marker
OPA	Opaque, white type of ice formation
OPMET †	Operational meteorological (information)
OPN	Open or opening or opened
OPR	Operator or operate or operative or operating or operational
OPS †	Operations
O/R	On request
OTLK	Outlook (used in SIGMET messages for volcanic ash and tropical cyclones)
OTP	On top
OTS	Organized track system
OUBD	Outbound
OVC	Overcast

P

P *	Größer als (RVR) in METAR/SPECI
P *	Berater
P . . .	Luftsperrgebiet (gefolgt von Kennung)
P0N-	Impulsmodulation, Bezeichnung der Sendart
P ₂	Vorhersagekarte für 200 hPa
P ₃	Vorhersagekarte für 300 hPa
P ₄	Vorhersagekarte für 400 hPa
P ₅	Vorhersagekarte für 500 hPa
P ₇	Vorhersagekarte für 700 hPa
P ₈₅	Vorhersagekarte für 850 hPa
P _S	Vorhersagekarte (Boden)
P _{SW}	Vorhersagekarte für markante Wettererscheinungen
P-RNAV *	Präzisionsflächennavigation
PA	Präzisionsanflug
PA I *	Präzisionsanflugpiste CAT I (RWY Type)
PA II *	Präzisionsanflugpiste CAT II (RWY Type)
PA III *	Präzisionsanflugpiste CAT III (RWY Type)
PALS	Präzisionsanflug-Befeuerungssystem (Angabe der Kategorie)
PANS	Verfahren für Flugsicherungsdienste
PAPI †	Präzisions-Gleitwinkelbefeuerung
PAR	Präzisionsanflugradar
PARL	Parallel
PATC	Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug
PAX	Passagier(e)
PC *	Arbeitskarte
PCD	Fortsetzen, weiterfliegen
PCN	Tragfähigkeitszahl
PDG	Procedure design gradient
PER	Leistung
PERM	Dauernd

P

P *	More than (RVR) in METAR/SPECI
P *	Briefing officer
P . . .	Prohibited area (followed by identification)
P0N-	Pulse modulation, Designation of emission
P ₂	Prognostic chart for 200 hPa
P ₃	Prognostic chart for 300 hPa
P ₄	Prognostic chart for 400 hPa
P ₅	Prognostic chart for 500 hPa
P ₇	Prognostic chart for 700 hPa
P ₈₅	Prognostic chart for 850 hPa
P _S	Prognostic chart (surface)
P _{SW}	Prognostic chart of significant weather
P-RNAV *	Precision area navigation
PA	Precision approach
PA I *	Precision approach runway CAT I (RWY Type)
PA II *	Precision approach runway CAT II (RWY Type)
PA III *	Precision approach runway CAT III (RWY Type)
PALS	Precision approach lighting system (specify category)
PANS	Procedures for air navigation services
PAPI †	Precision approach path indicator
PAR	Precision approach radar
PARL	Parallel
PATC	Precision approach terrain chart (followed by name/title)
PAX	Passenger(s)
PC *	Plotting chart
PCD	Proceed or proceeding
PCN	Pavement classification number
PDG	Procedure design gradient
PER	Performance
PERM	Permanent

PF *	Treibstoff für Kolbenluftfahrzeuge
PIB *	Flugvorbereitungsbulletin
PIC *	Verantwortlicher Pilot
PinS *	Point-in-Space
PJE	Fallschirmabsprungübung
PIREP *	Pilotenmeldung
PL	Eiskörner
PL *	Klartext
PLA	Übungs-Tiefanflug
PLN	Flugplan
PLVL	Gegenwärtige Flugflächen
PN	Vorherige Bekanntgabe erforderlich
PNR	Umkehrgrenzpunkt
PO	Staubwirbel
POB	Personen an Bord
POSS	Möglich
PPI	Rundsichtanzeigergerät
PPR	Vorherige Genehmigung erforderlich
PPSN	Gegenwärtiger Standort
PRI	Haupt . . . oder Primär . . .
PRKG	Abstellen
PROB †	Wahrscheinlichkeit
PROC	Verfahren
PROV	Vorläufig
PS	Plus
PSG	Passieren
PSN	Standort
PSP	Stahlrostplatten
PSR	Primär-Rundsicht radar
PSYS	Drucksysteme
PTN	Verfahrenskurve
PTS	Polarstreckenstruktur
PWR	Leistung, Kraft

PF *	Piston aircraft fuel
PIB *	Pre-flight information bulletin
PIC *	Pilot-in-command
PinS *	Point-in-Space
PJE	Parachute jumping exercise
PIREP *	Pilots report
PL	Ice pellets
PL *	Plain language
PLA	Practice low approach
PLN	Flight plan
PLVL	Present level
PN	Prior notice required
PNR	Point of no return
PO	Dust devils
POB	Persons on board
POSS	Possible
PPI	Plan position indicator
PPR	Prior permission required
PPSN	Present position
PRI	Primary
PRKG	Parking
PROB †	Probability
PROC	Procedure
PROV	Provisional
PS	Plus
PSG	Passing
PSN	Position
PSP	Pierced steel plank
PSR	Primary surveillance radar
PSYS	Pressure systems
PTN	Procedure turn
PTS	Polar track structure
PWR	Power

Q

Q *	Kennung für QNH in Hektopascal in METAR/SPECI
QDM	Missweisender Steuerkurs (Windstärke Null)
QDR	Missweisende Peilung
QFE	Luftdruck in Flugplatzhöhe (oder an der Pisten-schwelle)
QFU	Missweisende Richtung der Piste
QNH	Höhenmesser-Skaleneinstellung, um bei der Landung die Flugplatzhöhe zu erhalten
QTA	Soll ich Telegrammnummer streichen? oder Streichen Sie Telegrammnummer
QTE	Rechtweisende Peilung
QUAD	Quadrant
QUJ	Rechtweisender Steuerkurs

Q

Q *	Indicator for QNH in hectopascal in METAR/SPECI
QDM	Magnetic heading (zero wind)
QDR	Magnetic bearing
QFE	Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)
QFU	Magnetic orientation of runway
QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on ground
QTA	Shall I cancel telegram number ...? or cancel telegram number ...
QTE	True bearing
QUAD	Quadrant
QUJ	True heading

R

R	Rot
R . . .	Flugbeschränkungsgebiet (gefolgt von Kennung)
R	Erhalten
R *	Kennung für RVR in METAR/SPECI
R	Rechts (Pistenkennung)
RA	Regen
RA	Resolution advisory

R

R	Red
R . . .	Restricted area (followed by identification)
R	Received
R *	Indicator for RVR in METAR/SPECI
R	Right (Runway identification)
RA	Rain
RA	Resolution advisory

RAD *	Route Availability Document	RAD *	Route Availability Document
RAG	Zerissen	RAG	Ragged
RAG	Auffangvorrichtung der Piste	RAG	Runway arresting gear
RCA	Erreichen Sie Reise Flughöhe	RCA	Reach cruising altitude
RCC	Zentrale des Such- und Rettungsdienstes	RCC	Rescue co-ordination centre
RCF	Funkausfallmeldung (Meldungsbezeichnung)	RCF	Radiocommunication failure (message type designator)
RCH	Erreichen Sie oder ich erreiche	RCH	Reach or reaching
RCL	Pistenmittellinie	RCL	Runway centre line
RCLR	Freigabeänderung - Neu freigegeben	RCLR	Recleared
RCLL	Pistenmittellinienbefuerung	RCLL	Runway centre line light(s)
RDH	ILS-Bezugspunkthöhe über Schwelle	RDH	Reference datum height (for ILS)
RDL	Radial	RDL	Radial
RDO	Funk	RDO	Radio
RE . . .	Vor kurzem (anzuwenden, um Wettererscheinungen näher zu bestimmen, z.B. RERA = vor kurzem Regen)	RE . . .	Recent (used to qualify weather phenomena, e.g. RERA = recent rain)
REC	Empfang oder Empfänger	REC	Receive or receiver
REDL	Pistenrandbefuerung	REDL	Runway edge light(s)
REF	In Bezug auf . . . oder beziehen auf . . .	REF	Reference to . . . or refer to . . .
REG	Eintragung, Zulassung	REG	Registration
RENL	Pistenendbefuerung	RENL	Runway end light(s)
REP	Meldung oder melden oder Meldepunkt	REP	Report or reporting or reporting point
REQ	Ersuchen, ersucht	REQ	Request or requested
RERTE	Umleiten	RERTE	Reroute
RESA	Pistenendsicherheitsfläche	RESA	Runway end safety area
RF	Konstanter Bogenradius zum Fix (ARINC 424 path terminator)	RF	Constant radius arc to a fix (ARINC 424 path terminator)
RFC *	Karte der Funkeinrichtungen	RFC *	Radio facility chart
RG	Bereich, Reichweite (Befuerung)	RG	Range (lights)
RHC	Rechtsplatzrunde	RHC	Right-hand circuit
RIF	Freigabeänderung im Fluge	RIF	Reclearance in flight
RITE	Rechts (Richtung der Kurve)	RITE	Right (direction of turn)
RL	Melden Sie das Verlassen	RL	Report leaving
RLA	Übergeben Sie an	RLA	Relay to
RLCE	Anfrage zum Flugflächenwechsel auf Strecke	RLCE	Request level change en-route
RLLS	Pisten-Leitbefuerungssystem	RLLS	Runway lead-in lighting system
RLNA	Angefragte Flugfläche nicht verfügbar	RLNA	Requested level not available
RMK	Anmerkung	RMK	Remark
RMZ *	Zone mit Funkkommunikationspflicht	RMZ *	Radio mandatory zone
RNAV †	Flächennavigation (AR-NAV)	RNAV †	Area navigation (AR-NAV)
RNC *	Funk-Navigationskarte	RNC *	Radio navigation chart
RNP	Erforderliche Navigationsleistung	RNP	Required navigation performance
ROC	Steiggeschwindigkeit	ROC	Rate of climb
ROD	Sinkgeschwindigkeit	ROD	Rate of descent
ROFOR	Strecken (Wetter) Vorhersage (verschlüsselt)	ROFOR	Route forecast (code form)
RON	Nur Empfang	RON	Receiving only
RPI †	Radar-Positionsanzeiger	RPI †	Radar position indicator
RPL	Dauerflugplan	RPL	Repetitive flight plan
RPLC	Ersetzen oder ersetzte	RPLC	Replace or replaced
RPT	Wiederholen Sie oder Ich wiederhole	RPT	Repeat or I repeat
RQ	Anzeige für eine Anfrage	RQ	Indication of a request
RQMNTS	Erfordernisse	RQMNTS	Requirements
RQP	Anforderung einer Flugplanmeldung (Meldungsbezeichnung)	RQP	Request flight plan (message type designator)
RQS	Anforderung einer Flugplanergänzungsmeldung (Meldungsbezeichnung)	RQS	Request supplementary flight plan (message type designator)
RR	Melden Sie das Erreichen	RR	Report reaching
RSC	Hilfsstelle des Such- und Rettungsdienstes	RSC	Rescue sub-centre

RSCD	Pistenoberflächenzustand
RSR	Streckenrundsicht radar
RSS	Quadratischer Mittelwert, Effektivwert
RTD	Verspätet (verwendet zur Bezeichnung verspäteter Wettermeldungen)
RTE	Strecke
RTF	Funktelefonie, Sprechfunk
RTG	Funktelegraf
RTHL	Pistenschwellenbefuerung
RTN	Zurückkehren oder Rückkehr
RTODAH	Verfügbare Startabbruchstrecke, Hubschrauber
RTS	Wieder in Betrieb setzen
RTT	Funkfern Schreibmaschine
RTZL	Pisten aufsetz zonen befuerung
RUT	Regional Standard-Strecken frequenzen
RVR	Pistensichtweite
RVSM	Reduzierte Vertikalstaffelung
RWY	Piste

RSCD	Runway surface condition
RSR	En-route surveillance radar
RSS	Root sum square
RTD	Delayed (used to indicate delayed meteorological messages)
RTE	Route
RTF	Radiotelephone
RTG	Radiotelegraph
RTHL	Runway threshold light(s)
RTN	Return or returned or returning
RTODAH	Rejected take-off distance available, helicopter
RTS	Return to service
RTT	Radioteletypewriter
RTZL	Runway touchdown zone light(s)
RUT	Standard regional route transmitting frequencies
RVR	Runway visual range
RVSM	Reduced vertical separation minimum
RWY	Runway

S

S	Süd oder südliche Breite
S *	Sonderbeobachtungen
SA	Staubsturm, Sandsturm, aufgewirbelter Staub oder aufgewirbelter Sand
SALS	Einfache Anflugbefuerung
SAN	Sanität
SAP	Sobald wie möglich
SAR †	Such- und Rettungsdienst
SARPS	Richtlinien (Normen) und Empfehlungen (ICAO)
SAT	Samstag
SATCOM †	Satelliten Kommunikation
SB	Richtung Süd
SBAS †	Satellitenbasiertes Ergänzungssystem
SC	Stratocumulus
SCT	Mittel bewölkt
SDBY	Auf Empfang bleiben
SE	Südost
SEB	Richtung Südost
SEC	Sekunden
SECN	Abschnitt (Teil)
SECSI *	South East Common Sky Initiative
SECSI FRA*	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace
SECT	Sektor
SELCAL †	Selektivrufsystem
SEP	September
SER	Dienst, Wartung, Versorgung, bedient
SERA *	Standardised European Rules of the Air
SEV	Schwer (anzuwenden, um in Meldungen Vereisung, Turbulenz usw. näher zu bestimmen)
SFC	Oberfläche, Boden, Fläche
SG	Schneegriesel
SGL	Signal
SH . . .	Schauer (gefolgt durch RA = Regen, SN = Schnee, PE = Eiskörner, GR = Hagel, GS = Reifgraupel und/oder Schneekörner oder eine Kombination dessen, z.B. SHRASN = Schneeregenschauer)

S

S	South or southern latitude
S *	Special observations
SA	Duststorm, sandstorm, rising dust or rising sand
SALS	Simple approach lighting system
SAN	Sanitary
SAP	As soon as possible
SAR †	Search and rescue
SARPS	Standards and recommended practices (ICAO)
SAT	Saturday
SATCOM †	Sattelite communication
SB	Southbound
SBAS †	Satellite-based augmentation system
SC	Stratocumulus
SCT	Scattered
SDBY	Stand by
SE	Southeast
SEB	Southeastbound
SEC	Seconds
SECN	Section
SECSI *	South East Common Sky Initiative
SECSI FRA*	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace
SECT	Sector
SELCAL †	Selectiv calling system
SEP	September
SER	Service or servicing or served
SERA *	Standardised European Rules of the Air
SEV	Severe (used e.g. to qualify icing and turbulence reports)
SFC	Surface
SG	Snow grains
SGL	Signal
SH . . .	Showers (followed by RA = rain, SN = snow, PE = ice pellets, GR = hail, GS = small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e.g. SHRASN = showers of rain and snow)

SHF	Zentimeterwelle (3000 - 30 000 MHz)	SHF	Super high frequency (3000 - 30 000 MHz)
SID †	Standard Instrumentenabflug	SID †	Standard instrument departure
SIF	Selektives Freund/Feind-Kennungssystem	SIF	Selective identification feature
SIG	Markant	SIG	Significant
SIGMET †	Meldungen über Wettererscheinungen auf der Strecke, welche sich auf die Sicherheit von Flugbewegungen auswirken	SIGMET †	Information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations
SIMUL	Gleichzeitig	SIMUL	Simultaneous or simultaneously
SIWL	Vergleichbare Einzelradlast	SIWL	Single isolated wheel load
SKC	Wolkenlos	SKC	Sky clear
SKED	Flugplan oder planmäßig	SKED	Schedule or scheduled
SLAP *	Verfahren für die Zuweisung von "time slots" (Zeitfenster)	SLAP *	Slot allocation procedure
SLP	Geschwindigkeitsbegrenzungspunkt	SLP	Speed limiting point
SLW	Langsam	SLW	Slow
SMC	Bodenbewegungskontrolle	SMC	Surface movement control
SMR	Bodenbewegungsradar	SMR	Surface movement radar
SN	Schnee	SN	Snow
SNOCLO *	Flugplatz wegen Schnee geschlossen	SNOCLO *	Aerodrome closed due to snow
SNOWTAM †	Eine besondere NOTAM-Serie, die unter Verwendung eines hierfür vorgesehenen Vordruckes Auskunft gibt über das Vorhandensein oder die Beseitigung gefährlicher Zustände, verursacht durch Schnee, Eis, Matsch oder stehendes Wasser in Verbindung mit Schnee, Matsch und Eis auf den Bewegungsflächen	SNOWTAM †	A special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format
SOC *	Steigflugbeginn	SOC *	Start of climb
SPECI †	Auswahl-Flugwetterbeobachtungsmeldung (verschlüsselt)	SPECI †	Aviation selected special weather report (code form)
SPECIAL †	Sonder-Wettermeldungen (in Klartext unter Verwendung von Abkürzungen)	SPECIAL †	Special meteorological report (in abbreviated plain language)
SPL	Ergänzungsflugplan (Meldungsbezeichnung)	SPL	Supplementary flight plan (message type designator)
SPOT †	Wind an einem bestimmten Punkt	SPOT †	Spot wind
SQ	Bö	SQ	Squall
SQL	Böenlinie	SQL	Squall line
SR	Sonnenaufgang	SR	Sunrise
SRE *	Rundsichtradar	SRE *	Surveillance radar equipment
SRG	Kleine Reichweite	SRG	Short range
SRR	Such- und Rettungsbereich	SRR	Search and rescue region
SRY	Sekundär	SRY	Secondary
SS	Sandsturm	SS	Sandstorm
SS	Sonnenuntergang	SS	Sunset
SSB	Einseitenband	SSB	Single sideband
SSE	Südsüdost	SSE	South-southeast
SSR	Sekundär-Rundsichtradar	SSR	Secondary surveillance radar
SST	Überschallbeförderung	SST	Supersonic transport
SSW	Südsüdwest	SSW	South-southwest
ST	Stratus	ST	Stratus
STA	Geradeaus-Anflug	STA	Straight in approach
STAR †	Standard Instrumenten-Anflugstrecken	STAR †	Standard instrument arrival
STD	Norm	STD	Standard
STF	Schichtförmig	STF	Stratiform
STL *	Satellitenverbindung	STL *	Satellite communication
STN	Station	STN	Station
STNR	Gleichbleibend, stationär	STNR	Stationary
STOL	Kurzstart und Kurzlandung	STOL	Short take-off and landing
STS	Zustand, Lage	STS	Status
STWL	Stopflächenbefuerung	STWL	Stopway light(s)

SUBJ	Abhängig von	SUBJ	Subject to
SUN	Sonntag	SUN	Sunday
SUP	Ergänzung (AIP Ergänzung)	SUP	Supplement (AIP Supplement)
SUPPS	Regionale Ergänzungsverfahren	SUPPS	Regional supplementary procedures
SVC	Dienstmeldung	SVC	Service message
SVCBL	Benützbar, einsatzbereit	SVCBL	Serviceable
SVR *	Schrägsicht	SVR *	Slant visual range
SW	Südwest	SW	Southwest
SWB	Richtung Südwest	SWB	Southwestbound
SWY	Stoppfläche	SWY	Stopway
SX *	Simplex-Betrieb	SX *	Simplex operation
S ₃	Bodenwetterkarte (3-stündig)	S ₃	3-hourly surface synoptic chart
S1	Einstellmöglichkeit	S1	Hangarage
S2	Einstellmöglichkeit und geringfügige Reparaturen an Luftfahrzeugen	S2	Hangarage and minor aircraft repairs
S3 *	Einstellmöglichkeit und geringfügige Reparaturen an Luftfahrzeugen und Motoren	S3 *	Hangarage and minor aircraft repairs and minor engine repairs
S4	Einstellmöglichkeit und größere Reparaturen an Luftfahrzeugen und geringfügige Reparaturen an Motoren	S4	Hangarage and major aircraft repairs and minor engine repairs
S5	Einstellmöglichkeit und größere Reparaturen an Luftfahrzeugen und Motoren	S5	Hangarage and major aircraft repairs and major engine repairs
T		T	
T	Temperatur	T	Temperature
TA	Übergangshöhe	TA	Transition altitude
TA	Traffic advisory	TA	Traffic advisory
TAA	Terminal arrival altitude	TAA	Terminal arrival altitude
TACAN †	UHF taktische Flugnavigationshilfe	TACAN †	UHF tactical air navigation aid
TAF †	Flugplatz-Wettervorhersage	TAF †	Aerodrome forecast
TAIL †	Rückenwind	TAIL †	Tail wind
TAR	Nahverkehrsbereich-Rundsicht radar	TAR	Terminal area surveillance radar
TAS	Wahre Fluggeschwindigkeit, Eigengeschwindigkeit	TAS	True airspeed
TAX	Rollend, rollen	TAX	Taxiing or taxi
TB *	Tabellen	TB *	Tabulars
TC	Tropischer Wirbelsturm	TC	Tropical cyclone
TCAS †	Kollisionswarnsystem	TCAS †	Traffic alert and collision avoidance system
TCH	Schwellen-Überflughöhe	TCH	Threshold crossing height
TCU	Hochauftürmender Cumulus	TCU	Towering cumulus
TDO	Tornado	TDO	Tornado
TDZ	Aufsetzzone	TDZ	Touchdown zone
TECR	Technische Ursache	TECR	Technical reason
TEL	Telephon	TEL	Telephone
TEMPO †	Zeitweise (Zeitweilig)	TEMPO †	Temporary or temporarily
TF	Kurs zum Fix (ARINC 424 path terminator)	TF	Track to fix (ARINC 424 path terminator)
TF *	Treibstoff für Turbinenluftfahrzeuge	TF *	Turbine aircraft fuel
TFC	Verkehr	TFC	Traffic
TFI *	Terminal Flight Information	TFI *	Terminal Flight Information
	Von der Anflugkontrollstelle ausgeübter Dienst für VFR-Flüge in FL 245 und darunter innerhalb des Verantwortungsbereiches von APP Wien		Service for VFR flights at FL 245 and below provided by Approach Control within the area of responsibility of APP Wien
TGL	Aufsetzen und Durchstarten	TGL	Touch-and-go landing
TGS	Wegweiseranlage für das Rollen	TGS	Taxiing guidance system
THR	Schwelle	THR	Threshold
THRU	Durch	THRU	Through
THU	Donnerstag	THU	Thursday
TIBA †	Verkehrsinformationssendung vom Luftfahrzeug	TIBA †	Traffic information broadcast by aircraft

TIL †	Bis
TIP	Bis Sie . . . (Ort) überflogen haben
TKOF	Start
TL	Bis (gefolgt durch die Zeit bei der die vorhergesagte Wetteränderung beendet ist)
TL *	Rollgasse
TLOF	Aufsetz- und Abhebefläche
TMA	Nahkontrollbezirk
TMZ *	Zone mit Transponderpflicht
TNA	Kursänderungshöhe (über MSL)
TNH	Kursänderungshöhe (über Flugplatz oder Schwelle)
TO	Nach . . . (Ort)
TODA	Verfügbare Startstrecke
TODAH	Verfügbare Startstrecke, Hubschrauber
TOP †	Wolkenobergrenze
TORA	Verfügbare Startlaufstrecke
TP	Kursänderungspunkt
TR	Kurs über Grund
TR *	Landewettervorhersage
TRA	Temporäre zivile Luftraumreservierung
TRANS	Senden oder Sender
TREND *	Landewettervorhersage
TRL	Übergangsflugfläche
TROP	Tropopause
TS . . .	Gewitter (gefolgt durch RA = Regen, SN = Schnee, PE = Eiskörner, GR = Hagel, GS = Reifgraupel und/oder Schneekörner oder eine Kombination dessen, z.B. TSRASN = Gewitter mit Regen und Schnee)
TT	Fernschreibmaschine
TUE	Dienstag
TURB	Turbulenz
T-VASIS †	T-Gleitwinkelbefeuerung (Flug)Platz-VOR
TVOR	Flugplatzkontrollstelle oder Flugplatzkontrolle
TWR	Flugplatzkontrollstelle oder Flugplatzkontrolle
TWY	Rollbahn (Rollweg)
TXT *	Text
TYP	Luftfahrzeugmuster
TYPH	Taifun

TIL †	Until
TIP	Until past . . . (place)
TKOF	Take-off
TL	Till (followed by time by which weather change is forecast to end)
TL *	Taxilane
TLOF	Touchdown and lift-off area
TMA	Terminal control area
TMZ *	Transponder mandatory zone
TNA	Turn altitude
TNH	Turn height
TO	To . . . (place)
TODA	Take-off distance available
TODAH	Take-off distance available, helicopter
TOP †	Cloud top
TORA	Take-off run available
TP	Turning point
TR	Track
TR *	Landing forecast
TRA	Temporary reserved airspace
TRANS	Transmits or transmitter
TREND *	Landing forecast
TRL	Transition level
TROP	Tropopause
TS . . .	Thunderstorm (followed by RA = rain, SN = snow, PE = ice pellets, GR = hail, GS = small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e.g. TSRASN = thunderstorm with rain and snow)
TT	Teletypewriter
TUE	Tuesday
TURB	Turbulence
T-VASIS †	T-visual approach slope indicator system
TVOR	Terminal VOR
TWR	Aerodrome control tower or aerodrome control
TWY	Taxiway
TXT *	Text
TYP	Type of aircraft
TYPH	Typhoon

U

U	Ansteigend (Tendenz in RVR während der vorherigen 10 Minuten)
UA	Unbemanntes Luftfahrzeug
UAB	Bis Sie weitere Anweisungen von . . . erhalten
UAC	Bezirkskontrollstelle für den oberen Luftraum
UAR	Obere Flugstrecke
UAS	Unbemanntes Luftfahrzeugsystem
UDF	Dezimeterwellenpeilstelle
UFN	Bis auf weiteres
UHDT	Höhe nicht möglich wegen Verkehr
UHF	Dezimeterwellen (300 bis 3000 MHz)
UIC	Zentrale für das obere Fluginformationsgebiet
UIR	Oberes Fluginformationsgebiet
UNA	Unmöglich
UNAP	Genehmigung nicht möglich
UNL	Unbegrenzt, unbeschränkt

U

U	Upward (tendency in RVR during previous 10 minutes)
UA	Unmanned aircraft
UAB	Until advised by . . .
UAC	Upper area control centre
UAR	Upper air route
UAS	Unmanned aircraft system
UDF	Ultra high frequency direction finding station
UFN	Until further notice
UHDT	Unable higher due traffic
UHF	Ultra high frequency (300 to 3000 MHz)
UIC	Upper information centre
UIR	Upper flight information region
UNA	Unable
UNAP	Unable to approve
UNL	Unlimited

UNREL	Unzuverlässig
U/S	Unbenutzbar, außer Betrieb
USB *	Obere Staatsgrenze Jene Höhe, in der sich Luftfahrzeuge nicht mehr aufgrund des aerodynamischen Auftriebs, sondern nur aufgrund der Kepler'schen Kraft zu bewegen vermögen.
UTA	Oberer Kontrollbezirk
UTC	Koordinierte Weltzeit
U ₂	Höhenwetterkarte für 200 hPa
U ₃	Höhenwetterkarte für 300 hPa
U ₅	Höhenwetterkarte für 500 hPa
U ₇	Höhenwetterkarte für 700 hPa
U ₈₅	Höhenwetterkarte für 850 hPa

UNREL	Unreliable
U/S	Unserviceable
USB *	Upper State Boundary The limit above which aircraft are not capable to fly owing to aerodynamic lift but by means of the Kepler force.
UTA	Upper control area
UTC	Co-ordinated universal time
U ₂	200 hPa chart
U ₃	300 hPa chart
U ₅	500 hPa chart
U ₇	700 hPa chart
U ₈₅	850 hPa chart

V

V *	Kennung zwischen Extremwerten eines variablen Elementes in METAR/SPECI
V7D *	Impulsmodulation, Bezeichnung der Sendart
VA	Vulkanasche
VAC	Sichtanflugkarte (gefolgt von Name/Bezeichnung)
VAL	In Tälern
VAN	Pistenkontrollfahrzeug
VAR	Ortsmissweisung
VASIS †	Gleitwinkelbefuerung
VC	Umgebung des Flugplatzes (gefolgt durch FG - Nebel, PO - Staub/Sandwirbel, BLDU - Staubtreiben, BLSA - Sandtreiben oder BLSN - Schneetreiben, z.B. VC FG - Nebel in der Umgebung)
VCY	Umgebung
VDF	UKW-Peilstelle
VER	Vertikal, senkrecht
VFR	Sichtflugregeln
VHF	Ultrakurzwellen (30 000 KHZ bis 300 MHZ)
VIP	Bedeutende Persönlichkeit
VIS	Sicht
VLF	Myriameterwellen (3 bis 30 KHZ)
VLR	Sehr große Reichweite
VMC	Sichtwetterbedingungen
VNAV †	Höhenavigation
VOLMET †	Wetterinformationen für Luftfahrzeuge im Fluge
VOR	UKW-Drehfunkfeuer
VORTAC †	VOR- und TACAN-Kombination
VOT	VOR-Empfänger Testanlage
VPA	Vertikaler Sinkwinkel
VRB	Variabel
VSA	In Bezug auf Erdsicht
VSP	Vertikalgeschwindigkeit
VTOL	Senkrechtstart und -landung
VV	Kennung für Vertikalsicht in METAR/SPECI
VWS *	Vertikale Windscherung

V

V *	Indicator separating the extreme values of variable elements in METAR/SPECI
V7D *	Pulse modulation, Designation of emission
VA	Volcanic ash
VAC	Visual approach chart (followed by name/title)
VAL	In valleys
VAN	Runway control van
VAR	Magnetic variation
VASIS †	Visual approach slope indicator system
VC	Vicinity of the aerodrome (followed by FG - fog, FC - funnel cloud, PO - dust/sand whirls, BLDU - blowing dust, BLSA - blowing sand or BLSN - blowing snow, e.g. VC FG - vicinity fog)
VCY	Vicinity
VDF	Very high frequency direction-finding station
VER	Vertical
VFR	Visual flight rules
VHF	Very high frequency (30 000 KHZ to 300 MHZ)
VIP	Very important person
VIS	Visibility
VLF	Very low frequency (3 to 30 KHZ)
VLR	Very long range
VMC	Visual meteorological conditions
VNAV †	Vertical navigation
VOLMET †	Meteorological information for aircraft in flight
VOR	VHF omnidirectional radio range
VORTAC †	VOR and TACAN combination
VOT	VOR airborne equipment test facility
VPA	Vertical path angle
VRB	Variable
VSA	By visual reference to the ground
VSP	Vertical speed
VTOL	Vertical take-off and landing
VV	Indicator for vertical visibility in METAR/SPECI
VWS *	Vertical wind shear

W

W	West oder westliche Länge
W	Weiß

W

W	West or western longitude
W	White

WAC	Weltluftfahrkarte ICAO 1 : 1 000 000 (gefolgt von Name/Bezeichnung)
WAFC	Welt-Gebietsvorhersagezentrale
WAM *	Weitbereichs-Multilateration
WARN *	Warnung
WB	Richtung West
WBAR	Außenbalken (Pistenbefuerung)
WDI	Windrichtungsanzeiger
WDSPR	Weitverbreitet
WED	Mittwoch
WEF	Mit Wirkung vom
WGS-84	Weltweites geodätisches System - 1984
WI	Innerhalb
WID	Weite, Breite
WIE	Mit sofortiger Wirkung
WILCO †	Wird ausgeführt
WIND	Wind
WITEM	Höhenwind- und Temperaturvorhersagen für die Luftfahrt
WIP	Arbeiten im Gange
WKN	Schwächen oder schwächer werdend
WMO *	Meteorologische Weltorganisation
WNW	Westnordwest
WO	Ohne
WPT	Wegpunkt
WRNG	Warnung
WS	Windscherung
WSW	Westsüdwest
WT	Gewicht
WTSP	Wasserhose
WWW	Weltweites Netz (Internet)
WX	Wetter
WXR *	Wetterradar

X

X	Überqueren Sie, durchqueren Sie
XBAR	Querbalken (des Anflugbefuerungssystems)
XNG	Überquerung oder ich überquere
XS	Atmosphärische Störungen

Y

Y	Gelb
YCZ	Gelbe Warnzone (Pistenbefuerung)
YR	Ihr(e)

Z

Z	Koordinierte Weltzeit (in meteorologischen Meldungen)
---	---

WAC	World Aeronautical Chart ICAO 1 : 1 000 000 (followed by name/title)
WAFC	World area forecast centre
WAM *	Wide-Area Multilateration
WARN *	Warning
WB	Westbound
WBAR	Wing bar lights
WDI	Wind direction indicator
WDSPR	Widespread
WED	Wednesday
WEF	With effect from or effective from
WGS-84	World geodetic system - 1984
WI	Within
WID	Width
WIE	With immediate effect or effective immediately
WILCO †	Will comply
WIND	Wind
WITEM	Forecast upper wind and temperature for aviation
WIP	Work in progress
WKN	Weaken or weakening
WMO *	World meteorological organization
WNW	West-northwest
WO	Without
WPT	Way-point
WRNG	Warning
WS	Wind shear
WSW	West-southwest
WT	Weight
WTSP	Waterspout
WWW	World wide web (internet)
WX	Weather
WXR *	Weather radar

X

X	Cross
XBAR	Crossbar (of approach lighting system)
XNG	Crossing
XS	Atmospherics

Y

Y	Yellow
YCZ	Yellow caution zone (runway lighting)
YR	Your

Z

Z	Co-ordinated universal time (in meteorological messages)
---	--

3.3.3.3.2. den Piloten und Luftfahrzeugbetreibern mittels Veröffentlichungen im Luftfahrthandbuch (AIP), wenn die Staffelung auf der Nutzung bestimmter Navigationshilfen oder bestimmter Navigationstechniken durch die Luftfahrzeuge beruht.

3.3.3.3.2. to pilots and aircraft operators through aeronautical information publications, where separation is based on the use by aircraft of specified navigation aids or specified navigation techniques.

3.3.4. SERA.8012 Anwendung der Wirbelschleppenstaffelung

3.3.4. SERA.8012 Application of wake turbulence separation

3.3.4.1. Die Flugverkehrskontrollstellen müssen für Luftfahrzeuge in den An- und Abflugphasen unter folgenden Umständen Mindestwerte für die Wirbelschleppenstaffelung anwenden:

3.3.4.1. Air traffic control units shall apply wake turbulence separation minima to aircraft in the approach and departure phases of flight in any of the following circumstances:

3.3.4.1.1. ein Luftfahrzeug fliegt unmittelbar hinter einem anderen Luftfahrzeug in gleicher Höhe oder weniger als 300 m (1 000 ft) unter diesem;

3.3.4.1.1. an aircraft is operating directly behind another aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below it;

3.3.4.1.2. beide Luftfahrzeuge benutzen dieselbe Piste oder parallele Pisten mit einem Abstand von weniger als 760 m (2 500 ft);

3.3.4.1.2. both aircraft are using the same runway or parallel runways separated by less than 760 m (2 500 ft);

3.3.4.1.3. ein Luftfahrzeug kreuzt hinter einem anderen Luftfahrzeug in gleicher Höhe oder weniger als 300 m (1 000 ft) unter diesem.

3.3.4.1.3. an aircraft is crossing behind another aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below it.

3.3.4.2. Punkt 3.3.4.1 gilt nicht für ankommende VFR-Flüge und für ankommende IFR-Flüge im Sichtanflug, wenn das Luftfahrzeug das vorausfliegende Luftfahrzeug in Sichtweite gemeldet hat und angewiesen wurde, diesem Luftfahrzeug zu folgen und eine Eigenstaffelung zu jenem Luftfahrzeug beizubehalten. In diesen Fällen muss die Flugverkehrskontrollstelle eine Warnung vor Wirbelschleppen herausgeben.

3.3.4.2. Paragraph 3.3.4.1 shall not apply to arriving VFR flights and to arriving IFR flights executing visual approach when the aircraft has reported the preceding aircraft in sight and has been instructed to follow and maintain own separation from that aircraft. In those cases, the air traffic control unit shall issue caution for wake turbulence.

3.3.5. SERA.8015 Flugverkehrskontrollfreigaben

3.3.5. SERA.8015 Air traffic control clearances

Anmerkung: Die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben durch die Flugverkehrskontrollstellen stellt lediglich eine Erlaubnis dar, auf Basis von bekannten Verkehrsbedingungen zu verfahren. Flugverkehrskontrollfreigaben berechtigen nicht zur Verletzung von Rechtsvorschriften, welche der Flugsicherheit dienen; ebenso entbinden Flugverkehrskontrollfreigaben den verantwortlichen Piloten von keiner seiner Pflichten im Zusammenhang mit einer möglichen Verletzung von geltenden Regeln und Vorschriften.

Remark: The issuance of ATC clearances by air traffic control units constitutes authority for an aircraft to proceed only in so far as known air traffic is concerned. ATC clearances do not constitute authority to violate any applicable regulations for promoting the safety of flight operations or for any other purpose; neither do clearances relieve a pilot-in-command of any responsibility whatsoever in connection with a possible violation of applicable rules and regulations.

3.3.5.1. Flugverkehrskontrollfreigaben beruhen ausschließlich auf den folgenden Anforderungen bezüglich der Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes.

3.3.5.1. Air traffic control clearances shall be based solely on the following requirements for providing air traffic control service:

3.3.5.1.1. Freigaben sind ausschließlich zur raschen Abwicklung und Staffelung des Flugverkehrs zu erteilen und müssen auf bekannten Verkehrsbedingungen beruhen, die Einfluss auf die Sicherheit des Flugbetriebs haben. Diese Verkehrsbedingungen umfassen nicht nur in der Luft und auf dem Rollfeld befindliche Luftfahrzeuge, über die die Kontrolle ausgeübt wird, sondern auch jeglichen Fahrzeugverkehr oder sonstige nicht permanente Hindernisse auf dem genutzten Rollfeld.

3.3.5.1.1. Clearances shall be issued solely for expediting and separating air traffic and be based on known traffic conditions which affect safety in aircraft operation. Such traffic conditions include not only aircraft in the air and on the manoeuvring area over which control is being exercised, but also any vehicular traffic or other obstructions not permanently installed on the manoeuvring area in use.

3.3.5.1.2. Flugverkehrskontrollstellen haben solche Flugverkehrskontrollfreigaben zu erteilen, die zur Vermeidung von Kollisionen und zur raschen Abwicklung und Aufrechterhaltung eines geordneten Flugverkehrsflusses erforderlich sind.

3.3.5.1.3. Flugverkehrskontrollfreigaben sind so früh zu erteilen, dass eine rechtzeitige Übermittlung an das Luftfahrzeug gewährleistet ist, so dass dieses die Freigaben einhalten kann.

3.3.5.2. Einer Freigabe unterliegender Flugbetrieb

3.3.5.2.1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist einzuholen vor Beginn eines kontrollierten Flugs oder eines Flugabschnitts als kontrollierter Flug. Die Freigabe ist durch Abgabe eines Flugplans bei einer Flugverkehrskontrollstelle anzufordern.

3.3.5.2.2. Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs hat die Flugverkehrskontrollstelle zu informieren, falls eine Flugverkehrskontrollfreigabe nicht zufriedenstellend ist. In einem solchen Fall erteilt die Flugverkehrskontrollstelle, wenn möglich, eine geänderte Freigabe.

3.3.5.2.3. Hat ein Luftfahrzeug eine Freigabe angefordert, die mit einem Vorrang verbunden ist, ist die Notwendigkeit eines solchen Vorrangs zu erläutern, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dies fordert.

3.3.5.2.4. Mögliche Erteilung einer Freigabeänderung während des Flugs. Fall vor Abflug zu erwarten ist, dass in Abhängigkeit von der kraftstoffbedingten Höchstflugdauer und vorbehaltlich einer Freigabeänderung während des Flugs möglicherweise entschieden wird, den Flug zu einem anderen Zielflugplatz fortzusetzen, sind die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen davon zu unterrichten, indem in den Flugplan Informationen zur geänderten Flugstrecke (soweit bekannt) und dem geänderten Zielflugplatz eingetragen werden.

3.3.5.2.5. Ein Luftfahrzeug, das auf einem kontrollierten Flugplatz betrieben wird, darf nicht ohne Freigabe der Flugplatzkontrolle auf das Rollfeld rollen und hat alle Anweisungen dieser Stelle zu befolgen.

3.3.5.2.6. Bei der Radarführung oder Zuweisung einer direkten Streckenführung, die nicht im Flugplan enthalten ist und bei der bei einem IFR-Flug von einer veröffentlichten Flugverkehrsstrecke oder einem veröffentlichten Instrumentenflugverfahren abgewichen wird, hat der den ATS-Überwachungsdienst bereitstellende Fluglotse Freigaben so zu erteilen, dass die vorgeschriebene Hindernisfreiheit ununterbrochen besteht, bis das Luftfahrzeug den Punkt erreicht, an dem der Pilot wieder in die Strecke des Flugplans oder eine veröffentlichte Flugverkehrsstrecke einfliegt oder ein veröffentlichtes Instrumentenflugverfahren anwendet.

3.3.5.1.2. ATC units shall issue such ATC clearances as necessary to prevent collisions and to expedite and maintain an orderly flow of air traffic.

3.3.5.1.3. ATC clearances shall be issued early enough to ensure that they are transmitted to the aircraft in sufficient time for it to comply with them.

3.3.5.2. Operation subject to clearance

3.3.5.2.1. An air traffic control clearance shall be obtained prior to operating a controlled flight, or a portion of a flight as a controlled flight. Such clearance shall be requested through the submission of a flight plan to an air traffic control unit.

3.3.5.2.2. The pilot-in-command of an aircraft shall inform ATC if an air traffic control clearance is not satisfactory. In such cases, ATC will issue an amended clearance, if practicable.

3.3.5.2.3. Whenever an aircraft has requested a clearance involving priority, a report explaining the necessity for such priority shall be submitted, if requested by the appropriate air traffic control unit.

3.3.5.2.4. Potential reclearance in flight. If, prior to departure, it is anticipated that, depending on fuel endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken to proceed to a revised destination aerodrome, the appropriate air traffic control units shall be so notified by the insertion in the flight plan of information concerning the revised route (where known) and the revised destination.

3.3.5.2.5. An aircraft operated on a controlled aerodrome shall not taxi on the manoeuvring area without clearance from the aerodrome control tower and shall comply with any instructions given by that unit.

3.3.5.2.6. When vectoring or assigning a direct routing not included in the flight plan, which takes an IFR flight off published ATS route or instrument procedure, an air traffic controller providing ATS surveillance service shall issue clearances such that the prescribed obstacle clearance exists at all times until the aircraft reaches the point where the pilot re-joins the flight plan route or joins a published ATS route or instrument procedure.

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

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

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

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

3.5. Verwendung von Radar im Fluginformationsdienst

3.5.1. Informationen über bedeutsame Wettererscheinungen

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

Anmerkung: Siehe GEN 3.5 "Aussendung von SIGMET Meldungen"

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

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

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

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

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

3.5. Use of radar in the flight information service

3.5.1. Significant weather information

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

Remark: See GEN 3.5 "Transmission of SIGMET information"

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

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

Dieser beinhaltet zum Beispiel:

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

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

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

3.6. Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten durch WIEN INFORMATION

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

3.7. Flugalarmdienst

3.7.1. SERA.10001 Anwendung

3.7.1.1. Die Flugverkehrsdienststellen haben einen Flugalarmdienst zu erbringen:

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

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

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

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

It includes for example:

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

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

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

3.6. Provision of ATS by WIEN INFORMATION

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

3.7. Alerting service

3.7.1. SERA.10001 Application

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

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

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

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

Anmerkung: Für die Ausübung eines Flugalarmdiensts für Luftfahrzeuge, die Flugverkehrsdiensten auf andere Weise bekannt sind, werden folgende Informationen benötigt:

- Bei Flügen ohne Flugplan:
 - Erfolgreiche Übermittlung der erforderlichen Daten gemäß AIC SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST (z.B. erweiterte Standortmeldung bei WIEN INFORMATION)
- Bei Verfügbarkeit aller relevanten Flugplandaten bei der ATS-Stelle:
 - Erfolgreiche Herstellung des Flugfunk-Sprechfunkverkehrs

Anmerkung: Anmerkung: Die Übermittlung von "standby" durch eine ATS-Stelle darf nicht als erfolgreiche Herstellung des Flugfunk-Sprechfunkverkehrs angesehen werden.

Der Flugalarmdienst endet

- mit der von einer ATS-Stelle bestätigten Mitteilung des Piloten über das Verlassen der Frequenz, oder
- mit dem von einer ATS-Stelle angewiesenen und vom Piloten bestätigten Frequenzwechsel.

Erlangt eine ATS-Stelle Kenntnis über eine vorherrschende Notlage eines Luftfahrzeuges (z.B. SSR-Transponder Code 7700) wird jedenfalls Flugalarmdienst ausgeübt.

3.7.1.2. Meldung über den Normalbetrieb

3.7.1.2.1. Eine Meldung über den Normalbetrieb (Operations Normal) gemäß SERA.10001 (b), welche in der Regel in einem Zeitraum zwischen 20 bis 40 Minuten nach dem letzten Kontakt abgesetzt wird, um anzuzeigen, dass der Flug nach Plan verläuft, kann unterlassen werden.

3.7.2. SERA.10005 Informationen an Luftfahrzeuge in der Nähe eines in Not befindlichen Luftfahrzeugs

3.7.2.1. Hat eine Flugverkehrsdienststelle festgestellt, dass sich ein Luftfahrzeug in Not befindet, sind andere Luftfahrzeuge, die sich bekanntermaßen in der Nähe des betreffenden Luftfahrzeugs befinden, außer in den unter Buchstabe b [Punkt 3.7.2.2.] genannten Fällen so bald wie möglich von der Art der Notlage zu unterrichten.

3.7.2.2. Ist einer Flugverkehrsdienststelle bekannt oder vermutet sie, dass ein Luftfahrzeug einem rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist, darf im Flugfunk-Sprechfunkverkehr des Flugverkehrsdienstes die Art der Notlage nicht genannt werden, sofern sie nicht zuerst in Mitteilungen des betreffenden Luftfahrzeugs genannt wurde und sichergestellt ist, dass die Nennung nicht zu einer Verschärfung der Lage führt.

Remark: For the provision of alerting service for aircraft otherwise known to the air traffic services unit, the following information is required:

- For flights without flight plan:
 - Successful transmission of the required data according to AIC RADIO COMMUNICATION PROCEDURES FOR THE AERONAUTICAL MOBILE SERVICE (e.g. extended position report on WIEN INFORMATION)
- If all relevant flight plan data is available at the ATS unit:
 - Successful attempt to establish two-way radio communication

Remark: The transmission of "standby" by an ATS unit shall not be regarded as a successful attempt to establish two-way radio communication.

The alerting service is terminated

- upon notification by a pilot about leaving the frequency and acknowledgement thereof by an ATS unit, or
- upon frequency change instructed by an ATS unit and acknowledged by the pilot.

Alerting service will be provided in any case where an ATS unit becomes aware of an aircraft in a state of emergency (e.g. SSR transponder Code 7700).

3.7.1.2. Operations normal message

3.7.1.2.1. An operations normal message according SERA.10001 (b), which is usually broadcasted in a period between 20 to 40 minutes after the last contact to indicate that the flight is progressing according to plan, may be omitted.

3.7.2. SERA.10005 Information to aircraft operating in the vicinity of an aircraft in a state of emergency

3.7.2.1. When it has been established by an air traffic services unit that an aircraft is in a state of emergency, other aircraft known to be in the vicinity of the aircraft involved shall, except as provided in (b) [item 3.7.2.2.], be informed of the nature of the emergency as soon as practicable.

3.7.2.2. When an air traffic services unit knows or believes that an aircraft is being subjected to unlawful interference, no reference shall be made in ATS air-ground communications to the nature of the emergency unless it has first been referred to in communications from the aircraft involved and it is certain that such reference will not aggravate the situation.

4. KOORDINATION ZWISCHEN LUFTFAHRZEUGHALTER UND ATS

4.1. Die Koordination zwischen Luftfahrzeughalter und Flugverkehrsdiensten wird in Übereinstimmung mit den geltenden ICAO-Dokumenten durchgeführt.

4.2. SERA.7005 Koordinierung zwischen dem Luftfahrzeugbetreiber und den Flugverkehrsdiensten

4.2.1. Die Flugverkehrsdienststellen haben bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben den Anforderungen der Luftfahrzeugbetreiber angemessen Rechnung zu tragen, die sich aus deren Verpflichtungen gemäß einschlägiger Rechtsvorschriften der Europäischen Union für den Flugbetrieb ergeben, und auf Anforderung der Luftfahrzeugbetreiber diesen oder ihren benannten Vertretern diejenigen vorhandenen Informationen zur Verfügung zu stellen, die es ihnen oder ihren benannten Vertretern ermöglichen, ihren Verpflichtungen nachzukommen.

4.2.2. Auf Anforderung eines Luftfahrzeugbetreibers sind Mitteilungen (einschließlich Standortmeldungen), die von Flugverkehrsdienststellen empfangen werden und sich auf den Betrieb des Luftfahrzeugs beziehen, dessen flugbetriebliche Kontrolle durch diesen Luftfahrzeugbetreiber erfolgt, diesem Luftfahrzeugbetreiber oder einem benannten Vertreter im Einklang mit örtlich vereinbarten Verfahren soweit möglich unverzüglich verfügbar zu machen.

5. MINDESTFLUGHÖHE

5.1. Die Mindestflughöhen für IFR Flüge von ATS-Strecken (gemäß ENR 3) werden von Austro Control GmbH unter Beachtung der nachfolgenden Punkte festgelegt:

- Flugbetriebliche Toleranz
- Vertikale Hindernisfreiheit
- Untergrenze des überwachten Luftraumes

6. ADRESSEN DER ATS-STELLEN

6.1. Flugsicherungsstelle GRAZ

6.1.1. Kontakt:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Graz
ATM/TERM/GRZ
Flughafenstraße 51
8073 Feldkirchen bei Graz
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6755 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6756 (ARO)
AFTN: LOWGYGYB

Ausgeübte Dienste:

- Anflugkontrolldienst
- Flugplatzkontrolldienst

4. CO-ORDINATION BETWEEN THE OPERATOR AND ATS

4.1. Co-ordination between the operator and air traffic services is effected in accordance with the applicable ICAO-Documents.

4.2. SERA.7005 Coordination between the aircraft operator and air traffic services

4.2.1. Air traffic services units, in carrying out their objectives, shall have due regard for the requirements of the aircraft operators consequent on their obligations as specified in the relevant Union legislation on Air Operations, and, if so required by the aircraft operators, shall make available to them or their designated representatives such information as may be available to enable them or their designated representatives to carry out their responsibilities.

4.2.2. When so requested by an aircraft operator, messages (including position reports) received by air traffic services units and relating to the operation of the aircraft for which operational control service is provided by that aircraft operator shall, so far as practicable, be made available immediately to the aircraft operator or a designated representative in accordance with locally agreed procedures.

5. MINIMUM FLIGHT ALTITUDE

5.1. The minimum flight altitudes for IFR flights pertaining to ATS routes (according to ENR 3) are established by Austro Control GmbH in accordance with the following requirements.

- Operational Tolerance
- Vertical Obstacle Clearance
- Lower Limit of the Controlled Airspace

6. ATS UNITS ADDRESS LIST

6.1. Flugsicherungsstelle GRAZ

6.1.1. Contact:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Graz
ATM/TERM/GRZ
Flughafenstrasse 51
8073 Feldkirchen bei Graz
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6755 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6756 (ARO)
AFTN: LOWGYGYB

Services provided:

- approach control service
- aerodrome control service

6.2. Flugsicherungsstelle INNSBRUCK

6.2.1. Kontakt:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM/INN
Postfach 1 (Mitterweg)
6026 Innsbruck
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6655 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6656 (ARO)
AFTN: LOWIYGYB

Ausgeübte Dienste:
• Anflugkontrolldienst
• Flugplatzkontrolldienst

6.3. Flugsicherungsstelle KLAGENFURT

6.3.1. Kontakt:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Klagenfurt
ATM/OPS/LOWK
Flughafenstraße 60-66
9020 Klagenfurt am Wörthersee
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6812 (TWR)
FAX: +43 5 1703 / 6816 (TWR)
AFTN: LOWKYGYB
EMAIL: twr.lowk@austrocontrol.at

Ausgeübte Dienste:
• Anflugkontrolldienst
• Flugplatzkontrolldienst

6.4. Flugsicherungsstelle LINZ

6.4.1. Kontakt:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Linz
ATM/TERM/LNZ
Flughafenstraße 1
4063 Hörsching
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6455 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6456 (ARO)
AFTN: LOWLYGYB

Ausgeübte Dienste:
• Anflugkontrolldienst
• Flugplatzkontrolldienst

6.2. Flugsicherungsstelle INNSBRUCK

6.2.1. Contact:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM/INN
Postfach 1 (Mitterweg)
6026 Innsbruck
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6655 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6656 (ARO)
AFTN: LOWIYGYB

Services provided:
• approach control service
• aerodrome control service

6.3. Flugsicherungsstelle KLAGENFURT

6.3.2. Contact:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Klagenfurt
ATM/OPS/LOWK
Flughafenstrasse 60-66
9020 Klagenfurt am Wörthersee
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6812 (TWR)
FAX: +43 5 1703 / 6816 (TWR)
AFTN: LOWKYGYB
EMAIL: twr.lowk@austrocontrol.at

Services provided:
• approach control service
• aerodrome control service

6.4. Flugsicherungsstelle LINZ

6.4.1. Contact:
Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Linz
ATM/TERM/LNZ
Flughafenstrasse 1
4063 Hörsching
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6455 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6456 (ARO)
AFTN: LOWLYGYB

Services provided:
• approach control service
• aerodrome control service

6.5. Flugsicherungsstelle SALZBURG

6.5.1. Kontakt:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Salzburg
ATM/TERM/LOWS
Innsbrucker Bundesstraße 99
5020 Salzburg
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6555 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6556 (ARO)
AFTN: LOWSYGYB
EMAIL: ais.lows@astrocontrol.at

Ausgeübte Dienste:

- Anflugkontrolldienst
- Flugplatzkontrolldienst

6.6. Flugsicherungsstelle Flugverkehrskontrollzentrale (ATCC)

6.6.1. Kontakt:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Flugverkehrskontrollzentrale
ATM/ENRO/ACC-FIC
Schnirchgasse 11b
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 2111
AFTN: LOWWVYB

Ausgeübter Dienst:

- Bezirkskontrolldienst
TEL:+43 5 1703 / 2111
AFTN:LOVVZRZX

6.6.2. Bei der Flugverkehrskontrollzentrale (ATCC) befindet sich auch die **Fluginformationszentrale (FIC)**

TEL: +43 5 1703 / 2143
AFTN: LOVVZIX

Ausgeübter Dienst:

- Fluginformationsdienst

6.7. Flugsicherungsstelle Wien

6.7.1. Kontakt:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Wien
ATM/TERM/Wien
Towerstraße Objekt 120
1300 Wien-Flughafen
AUSTRIA

6.5. Flugsicherungsstelle SALZBURG

6.5.1. Contact:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Salzburg
ATM/TERM/LOWS
Innsbrucker Bundesstrasse 99
5020 Salzburg
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 6555 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 6556 (ARO)
AFTN: LOWSYGYB
EMAIL: ais.lows@astrocontrol.at

Services provided:

- approach control service
- aerodrome control service

6.6. Flugsicherungsstelle Air Traffic Control Centre (ATCC)

6.6.1. Contact:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle air traffic control centre
ATM/ENRO/ACC-FIC
Schnirchgasse 11b
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 2111
AFTN: LOWWVYB

Service provided:

- area control service
TEL:+43 5 1703 / 2111
AFTN:LOVVZRZX

6.6.2. At the air traffic control centre (ATCC) there is also established the **flight information centre (FIC)**

TEL: +43 5 1703 / 2143
AFTN: LOVVZIX

Service provided:

- flight information service

6.7. Flugsicherungsstelle Wien

6.7.1. Contact:

Austro Control GmbH, Flugsicherungsstelle Wien
ATM/TERM/Wien
Towerstrasse Objekt 120
1300 Wien-Flughafen
AUSTRIA

TEL: +43 5 1703 / 3211 (AIS/ARO Wien)
+43 1 7007 / 32253 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 3256 (AIS/ARO Wien)
AFTN: LOWWZPZX (AIS/ARO Wien)

Ausgeübter Dienst:

- Flugplatzkontrolldienst
 - Anflugkontrolldienst
- TEL:+43 5 1703 / 3535
AFTN:LOWWZAZX

TEL: +43 5 1703 / 3211 (AIS/ARO Wien)
+43 1 7007 / 32253 (ARO)
FAX: +43 5 1703 / 3256 (AIS/ARO Wien)
AFTN: LOWWZPZX (AIS/ARO Wien)

Service provided:

- aerodrome control service
 - approach control service
- TEL:+43 5 1703 / 3535
AFTN:LOWWZAZX

GEN 3.4 KOMMUNIKATIONS- UND NAVIGATIONS- DIENSTE

1. VERANTWORTLICHKEIT

1.1. Die für den festen und beweglichen Flugfernmeldedienst sowie für die dem Funknavigationsdienst dienenden Anlagen ist Austro Control GmbH zuständig.

1.2. Kontakt:
Austro Control GmbH
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 * (* Durchwahlmöglichkeit)
FAX: +43 (0)5 1703 1206
AFTN: LOWWYEYX

1.3. Für die Durchführung des Flugfernmeldedienstes sind die Bestimmungen folgender ICAO-Dokumente anwendbar:

- Annex 5 - Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations
- Annex 10 - Aeronautical Telecommunications
- Doc 8400 - ICAO Abbreviations and Codes
- Doc 7030 - Regional Supplementary Procedures
- Doc 7910 - Location Indicators
- Doc 8585 - Designators for Aircraft Operating Agencies Aeronautical Authorities and Services
- Doc 4444 - Air Traffic Management
- Doc 9880 - Manual on Detailed Technical Specifications for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) using ISO/OSI Standards and Protocols Part II - Ground-Ground Applications - Air Traffic Services Message Handling Services (ATSMHS)
- EUR Doc 020 - EUR AMHS (ATS Message Handling System) Manual

2. ZUSTÄNDIGKEITSBEREICH

2.1. Für die Errichtung und den Betrieb der im Teil AD und ENR angeführten zivilen Anlagen und Dienste ist die Austro Control GmbH zuständig.

3. ARTEN DER DIENSTE

3.1. Funknavigationsdienst

3.1.1. Die Toleranzen der Funknavigationsanlagen entsprechen den Bestimmungen des ICAO-Anhanges 10.

GEN 3.4 COMMUNICATION AND NAVIGATION SERVICES

1. RESPONSIBLE SERVICE

1.1. Responsible for the provision of Aeronautical Fixed and Mobile Services as well as the Radio Navigation Service is Austro Control GmbH.

1.2. Contact:
Austro Control GmbH
Schnirchgasse 17
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 * (* Through dialling possible)
FAX: +43 (0)5 1703 1206
AFTN: LOWWYEYX

1.3. For the Aeronautical Communication Service the procedures of following ICAO Documents are applicable:

- Annex 5 - Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations
- Annex 10 - Aeronautical Telecommunications
- Doc 8400 - ICAO Abbreviations and Codes
- Doc 7030 - Regional Supplementary Procedures
- Doc 7910 - Location Indicators
- Doc 8585 - Designators for Aircraft Operating Agencies Aeronautical Authorities and Services
- Doc 4444 - Air Traffic Management
- Doc 9880 - Manual on Detailed Technical Specifications for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) using ISO/OSI Standards and Protocols Part II - Ground-Ground Applications - Air Traffic Services Message Handling Services (ATSMHS)
- EUR Doc 020 - EUR AMHS (ATS Message Handling System) Manual

2. AREA OF RESPONSIBILITY

2.1. Austro Control GmbH is responsible for the installation and operation of the civil equipment and services listed in part AD and ENR.

3. TYPES OF SERVICE

3.1. Radio navigation service

3.1.1. The tolerances of radio navigation facilities are in accordance with the provisions of ICAO Annex 10.

3.1.2. Folgende Arten von Funknavigationsanlagen stehen zur Verfügung:

- Anflugfeuer (L)
- LF/MF Ungerichtete Funkfeuer (NDB)
- UKW-Peilanlagen (VDF)
- UKW-Drehfunkfeuer (VOR)
- Gleitweg (GP)
- Landekursender (LOC)
- Instrumentenlandesystem (ILS)
- Entfernungsmessgerät (DME)
- Markierungsfunkfeuer (MKR)

3.1.3. Alle Funknavigationsanlagen sind mit Reservesender und Notstromversorgungsanlagen ausgestattet.

Die maximale Umschaltdauer auf den Reservesender ist der maximalen Umschaltdauer auf die Notstromversorgung gleichgesetzt und entspricht bei den **Anflughilfen** den Toleranzen des ICAO-Anhanges 10, Band I. Können diese Umschaltzeiten nicht eingehalten werden, so ist deren maximal mögliche Ausfallszeit (Umschaltdauer) im Teil ENR, angeführt.

3.1.4. Während der Wartungszeit steht die jeweilige Funknavigationsanlage für die Navigation nicht zur Verfügung.

3.1.5. Unter der Reichweite der Funknavigationsanlagen, die im Teil ENR 4 angegeben sind, ist die verwendbare Reichweite zu verstehen.

3.1.6. Sofern nichts anderes verlautbart, soll die Umschaltung in der mittleren Entfernung zwischen den Funknavigationsanlagen einer ATS-Strecke oder bei Kursänderungen erfolgen.

3.1.7. Austro Control GmbH führt regelmäßig Überprüfungs- und Vermessungsflüge zur Kontrolle der Funknavigationsanlage durch.

3.1.8. Die österreichischen Rundfunksender sind für die Navigation und Peilung nicht geeignet und sind daher im Teil ENR 4 nicht verlautbart.

3.2. Beweglicher / fester Flugfernmeldedienst

3.2.1. Beweglicher Flugfernmeldedienst

3.2.1.1. Die von den Flugverkehrsdienststellen der Flugsicherung verwendeten Frequenzen und deren Betriebszeiten sind im Teil AD und ENR enthalten.

3.2.1.2. Diese Frequenzen werden während der Betriebszeiten der jeweiligen Flugverkehrsdienststelle dauernd überwacht.

3.2.1.3. VHF-Sprechfunkgeräte (Sender und Empfänger) für den Betrieb im Flugfunkband (118 - 137 MHz) haben den Spezifikationen des ICAO Annex 10, Band III, Teil II sowie den besonderen Vorschriften entsprechend GEN 1.5, Punkt 2.1.6. betreffend Funkausrüstung mit 8.33 KHZ Kanalabstand zu entsprechen.

3.1.2. The following types of radio navigation facilities are available:

- Locator Beacon (L)
- LF/MF Non-Directional Beacon (NDB)
- VHF Direction-Finding Station (VDF)
- VHF-Omnidirectional Radio Range (VOR)
- Glide Path (GP)
- Localizer (LOC)
- Instrument Landing System (ILS)
- Distance-Measuring Equipment (DME)
- VHF-Marker Radio Beacon (MKR)

3.1.3. All radio navigation facilities are dual installations and equipped with secondary power supply.

The maximum switch-over times to the stand-by transmitter are treated equally to the power supply switch-over times and for the **non-visual approach aids** within the tolerances according to ICAO Annex 10, Vol. I; if these times cannot be met, the maximum switch-over time possible is indicated in part ENR.

3.1.4. During the maintenance period of radio navigation facilities the particular navigational facility will not be available for navigational purposes.

3.1.5. The coverage of a radio navigation facility as indicated in part ENR 4 is the usable range.

3.1.6. If not otherwise published, the change-over point between radio navigation facilities of an ATS route should be normally the mid-way point between these aids or at the point of a change of track.

3.1.7. Radio navigation facilities are regularly flight-checked and calibrated by Austro Control GmbH.

3.1.8. The Austrian Public Broadcasting Stations are not usable for navigational or direction finding purposes and are therefore not published in part ENR 4.

3.2. Mobile / fixed service

3.2.1. Mobile service

3.2.1.1. Frequencies used by air traffic services units and their hours of service are listed in part AD and ENR.

3.2.1.2. A continuous watch of these frequencies is maintained during the hours of service by the responsible air traffic services unit.

3.2.1.3. VHF-equipment (transmitter and receiver) used in the aeronautical band (118 - 137 MHz) shall comply with the specifications prescribed in ICAO Annex 10, Vol. III, Part II as well as with the specifications in GEN 1.5, item 2.1.6. regarding 8.33 KHZ channel spacing radio equipment.

3.2.2. Fester Flugfernmeldedienst

3.2.2.1. Der Feste Flugfernmeldedienst wird rund um die Uhr ausgeführt durch Austro Control GmbH am Standort ATCCV.

Schnirchgasse 11B
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 2530
EMAIL: msc@austrocontrol.at
AFS: LOOOYFYX

3.2.2.2. Meldungen, die über den Festen Flugfernmeldedienst (AFS) befördert werden sollen, werden nur angenommen, wenn sie den ICAO Bestimmungen, die in 1.3. aufgezählt sind, entsprechen.

3.2.2.3. Die Flugfernmeldezentrale Wien bedient Endstellen mit den Nachrichtenprotokollen AFTN und AMHS. Die maximale Länge einer Nachricht und der unterstützte Inhalt (Zeichensatz) der Gegenstellen ist im AMC (ATS Messaging Management Centre) im Abschnitt "User Capabilities" veröffentlicht. Das AMC ist auf <https://ext.eurocontrol.int/amc/> erreichbar.

3.3. Wetterrundsendungen

3.3.1. Wetterrundsendungen werden regelmäßig für die Luftfahrt ausgestrahlt.

3.3.2. Details siehe Teil GEN 3.5

3.3.3. Verwendete Sprache: Englisch

3.3.4. Detailinformationen können erhalten werden:

- Details über die verfügbaren Anlagen für den Streckenverkehr befinden sich im Teil 2, ENR 4.
- Details von verfügbaren Anlagen auf einzelnen Flugplätzen befinden sich im jeweiligen Abschnitt von Teil 3 (AD). In Fällen in denen die Anlage sowohl für den Streckenverkehr als auch für Flugplatz benützt wird, finden Sie Details in dem jeweiligen Abschnitt von Teil 2 (ENR) und Teil 3 (AD).

3.4. Lotse-Pilot-Datenlinkverbindung (CPDLC)

3.4.1. Allgemeines

3.4.1.1. Die CPDLC-Anwendung (Lotse-Pilot-Datenlinkverbindung) ist ein Kommunikationsmittel zwischen Lotse und Pilot, bei dem Datenlinkverbindungen in der Kommunikation der Flugverkehrskontrolle eingesetzt werden.

3.4.1.2. Diese Anwendung umfasst eine Auswahl an Freigabe-/Informations-/Anforderungsmeldungselementen, die den im Sprechfunk verwendeten Sprechgruppen entsprechen.

3.2.2. Fixed service

3.2.2.1. The aeronautical fixed service is operated H24 by Austro Control GmbH at the site ATCCV.

Schnirchgasse 11B
1030 Wien
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 2530
EMAIL: msc@austrocontrol.at
AFS: LOOOYFYX

3.2.2.2. Messages to be transmitted over the aeronautical fixed service (AFS) are accepted only if they comply with IACO SARPS listed in 1.3..

3.2.2.3. The Communication Centre Wien serves users in AFTN and AMHS message protocols. The maximum message length and the supported content type (character set) of end users is published in the AMC (ATS Messaging Management Centre) in section "User Capabilities". The AMC is accessible on <https://ext.eurocontrol.int/amc/>.

3.3. Meteorological broadcasting service

3.3.1. Meteorological broadcasts for aviation are regularly transmitted and available.

3.3.2. Details see GEN 3.5.

3.3.3. Language used: English

3.3.4. Where detailed information can be obtained:

- Details of the various facilities available for the en-route traffic can be found in Part 2, ENR 4.
- Details of the facilities available at the individual aerodromes can be found in the relevant sections of Part 3 (AD). In cases where a facility is serving both en-route traffic and the aerodromes, details are given in the relevant sections of Part 2 (ENR) and Part 3 (AD).

3.4. Controller-Pilot Data Link Communication (CPDLC)

3.4.1. General

3.4.1.1. The controller-pilot data link communication (CPDLC) application provides a means of communication between the controller and pilot, using data link for ATC communications.

3.4.1.2. This application includes a set of clearance/information/request message elements which corresponds to the phraseologies used in the radiotelephony environment.

3.4.2. Anwendungsbereich

3.4.2.1. CPDLC-Dienste sind für Luftfahrzeuge im Luftraum von ACC Wien und APP Wien verfügbar. Siehe AIP Österreich ENR 2.2 und ENR 6.6.

3.4.2.2. Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) müssen im Luftraum der FIR Wien über FL285 mit CPDLC ausgerüstet sein. Unterhalb von FL285 ist die Nutzung von CDPLC zwar nicht verpflichtend vorgeschrieben, aber erwünscht und wird nach Ermessen der Flugverkehrsdienststelle und auf Initiative der betreffenden Piloten durchgeführt.

3.4.2.3. Im Zuständigkeitsbereich von ACC Wien / APP Wien wird eine verstärkte CPDLC-Nutzung angestrebt. Alle mit CPDLC ausgestatteten Luftfahrzeuge (CPDLC ATN VDL Mode 2) werden aufgefordert, sich einzuloggen.

3.4.2.4. Falls der Pilot oder die Flugverkehrsdienststelle der Meinung ist, dass CPDLC unter den gegebenen Umständen nicht weiterverwendet werden sollte, ist CPDLC zu unterbrechen oder zu beenden und dies der anderen Seite mittels Sprechfunkverkehr mitzuteilen.

3.4.3. CPDLC im Flugplan

3.4.3.1. Piloten haben die 24-Bit-Adresse des Luftfahrzeuges im Feld 18 des Flugplanes anzugeben (CODE/(hexadezimal).

3.4.3.2. Luftfahrzeuge, die von der verpflichtenden CPDLC-Ausrüstung ausgenommen sind (siehe Verordnung (EG) Nr. 29/2009 und den Durchführungsbeschluss 2019/2012 der Kommission), müssen den Buchstaben "Z" im Feld 10 und die Bezeichnung "DAT/CPDLCX" im Feld 18 im Flugplan anführen.

3.4.4. Nutzung von CPDLC

3.4.4.1. Im Zuständigkeitsbereich von ACC Wien / APP Wien haben Sprechfunkverkehr und Sprechfunkanweisungen stets Vorrang gegenüber Datenlink-Anweisungen. Falls Zweifel bezüglich einer Datenlink-Mitteilung bestehen, ist stets der Sprechfunkverkehr zu verwenden.

3.4.4.2. Innerhalb des an Karlsruhe UAC ATS-delegierten Luftraums kommen die laut AIP Deutschland unter GEN 3.4 verlautbarten Vorgaben zur CPDLC-Log-on-Liste zur Anwendung.

3.4.5. CPDLC-Dienste

In den unter 3.4.2.1 angeführten Lufträumen werden folgende CPDLC-Dienste angeboten:

- DLIC (data link initiation capability)
- ACL (ATC clearances and instructions)
- ACM (ATC communications management)
- AMC (ATC microphone check)

3.4.2. Area of Application

3.4.2.1. CPDLC services are available for aircraft within the airspace of ACC Wien and APP Wien. Refer to AIP Austria ENR 2.2 and ENR 6.6.

3.4.2.2. Within FIR Wien above FL285, IFR flights shall be equipped with CPDLC. Below FL285 the use of CPDLC is not mandatory but appreciated and is conducted at the discretion of the ATS-Unit and at the initiative of the pilots concerned.

3.4.2.3. Increased use of CPDLC is endeavoured in the area of responsibility of ACC Wien / APP Wien. All data link equipped aircraft (CPDLC ATN VDL Mode 2) are requested to log on.

3.4.2.4. If the pilot or the ATS-Unit is of the opinion that CPDLC should no longer be used in the given circumstances, CDPLC shall be discontinued or terminated and the other party shall be informed about this by voice communication.

3.4.3. CPDLC in the Flight Plan

3.4.3.1. Pilots shall file their aircraft 24-bit address code in Item 18 of their flight plan (CODE/(hexadecimal).

3.4.3.2. Aircraft which are exempted from being CPDLC equipped (see Commission Regulation (EC) 29/2009 and Commission Implementing Decision 2019/2012) shall include the letter "Z" in item 10 and the indicator "DAT/CPDLCX" in item 18 of each flight plan.

3.4.4. CPDLC use

3.4.4.1. In the area of responsibility of ACC Wien / APP Wien voice communication and radiotelephony instructions have priority over CPDLC instructions at all times. If uncertainty arises regarding a data link message, voice communication shall be used.

3.4.4.2. Within the airspace where ATS is delegated to Karlsruhe UAC, the requirements of CPDLC logon list according to AIP Germany GEN 3.4 apply.

3.4.5. CPDLC Services

The following CPDLC services are provided in the airspaces specified in 3.4.2.1:

- DLIC (data link initiation capability)
- ACL (ATC clearances and instructions)
- ACM (ATC communications management)
- AMC (ATC microphone check)

3.4.5.1. DLIC-Anmeldung (Log-on)

3.4.5.1.1. Die Datenlink-Adresse von ACC/APP Wien lautet LOVV. Die Verbindung über CPDLC ist früh genug aufzubauen, um sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug tatsächlich mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle kommuniziert. Das Anmelden wird vom Piloten initiiert, wobei das ICAO-Rufzeichen, wie im Flugplan angegeben, benutzt werden muss. Piloten dürfen nicht die IATA Flight ID aus zwei Buchstaben verwenden oder eine vorangestellte Null (0) ins Rufzeichen einfügen, da dies eine Anmeldung nicht zulässt.

Die Anmeldung für startende Luftfahrzeuge aus LOWW kann bereits am Boden erfolgen. Unabhängig von der Anzahl der durchflogenen Sektoren von ACC/APP Wien ist nur eine Anmeldung pro Flug erforderlich.

3.4.5.2. ATC-Freigaben und -Anweisungen (ACL)

3.4.5.2.1. Die Piloten können die beschriebenen Uplink-Meldungen über die Datenlinkverbindung erhalten. Piloten können über Datenlink Flugflächenänderungen (Steigen oder Sinken) oder eine Freigabe direkt zu einem Punkt auf ihrer Strecke erbitten.

3.4.5.3. ATC Communication Management (ACM)

3.4.5.3.1. Der Pilot hat auf eine ATC-Anweisung zum Frequenzwechsel mit WILCO über CPDLC zu antworten. Wenn der Pilot diese Datenlink-Anweisung nicht befolgen kann, hat er die Flugverkehrskontrolle mittels Sprechfunkverkehr zu informieren.

Wenn ein Luftfahrzeug mittels Datenlinkverbindung an einen angrenzenden Sektor/eine angrenzende Flugverkehrskontrollstelle übergeben wurde, hat der Pilot die Datenlink-Anweisung mit WILCO über CPDLC zu bestätigen und mit dem nächsten Sektor/ATC Stelle über Sprechfunk auf der angegebenen Frequenz Kontakt aufzunehmen.

3.4.5.3.2. Wenn ein Luftfahrzeug mittels Datenlinkverbindung die Anweisung zur Herstellung und Aufrechthaltung der Hörbereitschaft auf der Frequenz eines angrenzenden Sektors/einer angrenzenden Flugverkehrskontrollstelle erhalten hat, hat der Pilot die Data Link-Anweisung mit WILCO über CPDLC zu bestätigen und die Hörbereitschaft auf der angegebenen Frequenz herzustellen und aufrechtzuhalten.

3.4.5.4. ATC Microphone Check (AMC)

3.4.5.4.1. Eine "Check Stuck Microphone"-Anweisung kann in Fällen, in welchen ein Luftfahrzeug unabsichtlich die Sprechfunkfrequenz blockiert, von der Flugsicherung gesendet werden. Falls sich die "Check Stuck Microphone"-Anweisung auf die Sprechfunkfrequenz bezieht, die gerade von dem Piloten genutzt wird, soll überprüft werden, ob die Störung von der eigenen Funkausrüstung verursacht wird. Falls die "Check Stuck Microphone"-Anweisung nicht mit der genutzten Sprechfunkfrequenz in Zusammenhang steht, besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

3.4.5.1. DLIC Log-on

3.4.5.1.1. The data link address for ACC/APP Wien is LOVV. The CPDLC connection shall be established in sufficient time to ensure that the aircraft is communicating with the appropriate ATC unit. Log-on shall be initiated by the pilot. Pilots shall log-on using their ICAO callsign as filed in the flight plan. Pilots shall not use a two-letter IATA flight ID, or insert a leading zero (0) into a callsign, as these actions will result in a failed log-on.

Log-on for flights departing in LOWW can be conducted while still on ground. Irrespective of the number of ACC/APP Wien sectors crossed during flight, only one log-on per flight is required.

3.4.5.2. ATC Clearances and Instructions (ACL)

3.4.5.2.1. Pilots may receive the uplink messages described via data link. Pilots may request changes to flight levels (ascent or descent) via data link or clearance direct to a point on their route.

3.4.5.3. ATC Communication Management (ACM)

3.4.5.3.1. The pilot's response to an ATC instruction to change frequency shall be WILCO via CPDLC. If the pilot is unable to comply with this data link instruction, he shall revert to voice communication to inform ATC.

When an aircraft is transferred by data link to an adjacent sector/ATC unit, the pilot shall acknowledge the data link instruction by WILCO via CPDLC, and shall then contact the next sector/ATC unit by voice communication on the frequency given..

3.4.5.3.2. When an aircraft is instructed by data link to monitor the frequency of an adjacent sector/ATC unit, the pilot shall acknowledge the data link instruction by WILCO via CPDLC, and shall then standby on the specified frequency.

3.4.5.4. ATC Microphone Check (AMC)

3.4.5.4.1. A "Check Stuck Microphone" instruction may be sent by ATC in cases where an aircraft is inadvertently blocking a radio frequency.

If the "Check Stuck Microphone" instruction relates to the radio telephony frequency currently being used, then the pilot shall check that the radio equipment is not causing the blockage. If the "Check Stuck Microphone" instruction does not relate to the radio telephony frequency being used, then no further action by the pilot is required.

3.4.6. Netzwerk ATN

3.4.6.1. ACC/APP Wien unterstützt ATN/FANS B+ für CPDLC. Datenübermittlung über FANS 1A wird nicht unterstützt.

Meldet sich ein Luftfahrzeug sowohl mit ATN B2 als auch ATN B1 Fähigkeit an, bietet Austro Control ATN B1 CPDLC Service an. Meldet sich ein Luftfahrzeug ausschließlich mit ATN B2 Fähigkeit an, so bietet die Austro Control keinen CPDLC Service an – weder ATN B1 noch ATN B2.

3.4.7. Abmelden (Log-off) / Weitergabe

3.4.7.1. Das Abmelden oder die Weitergabe an die nächste CPDLC-Stelle erfolgt automatisch beim Ausflug aus dem Luftraum der ACC Wien. Maßnahmen des Piloten sind nicht notwendig.

3.4.8. CPDLC-Ausfall

3.4.8.1. Bei Ausfall der CPDLC-Verwendung sind nicht bestätigte CPDLC-Freigaben per Sprechfunk zu wiederholen und/oder zu bestätigen.

Falls der Pilot oder die Flugverkehrskontrolle der Meinung ist, dass CPDLC unter den gegebenen Umständen nicht weiter genutzt werden sollte, ist die Ausführung einzustellen oder zu beenden und dies der anderen Seite mittels Sprachkommunikation mitzuteilen.

Im Fall einer geplanten Abschaltung oder eines unvorhergesehenen Ausfalls des CPDLC-Systems wird die Flugsicherung alle mit Datenlinkverbindung ausgerüsteten Luftfahrzeuge anweisen, zur Sprachkommunikation zurückzukehren. Bei einem bordseitigen Ausfall von CPDLC hat der Pilot auf Sprachkommunikation zurückzugreifen und die Flugsicherung darüber zu informieren.

3.4.9. CPDLC-Meldungen

3.4.9.1. Der Fluglotse oder Pilot muss CPDLC-Meldungen unter Verwendung des festgelegten Meldungskatalogs bilden.

Piloten, die CPDLC nutzen, können folgende Uplink-Freigaben und -Anweisungen erwarten:

3.4.9.2. ATC-Uplink-Freigaben und -Anweisungen:

- CONTACT (unit name) (frequency)
- SQUAWK (code)
- SQUAWK ident
- CHECK STUCK MICROPHONE (frequency)
- MONITOR (unit name) (frequency)
- PROCEED DIRECT TO (WAYPOINT)
- FLY HEADING
- CLIMB/DESCENT FL(level)

Piloten, die CPDLC mit der ACC Wien verwenden, können folgende Downlink-Anfragen versenden:

- REQUEST DIRECT TO
- REQUEST CLIMB TO (level)
- REQUEST LEVEL
- REQUEST DESCENT TO (level)

3.4.6. Network ATN

3.4.6.1. Basis for CPDLC within ACC/APP Wien is ATN/FANS B+. Data communication via FANS 1A will be not supported.

If an airframe logs on with both ATN B2 and ATN B1 capability, Austro Control will offer ATN B1 CPDLC service. If an airframe logs on with ATN B2 capability only, Austro Control will not offer any CPDLC service – neither ATN B2 nor ATN B1.

3.4.7. Log-off / Handover

3.4.7.1. Log off or handover to the next CPDLC unit is automatic on exiting ACC/APP Wien airspace. No pilot action is then required.

3.4.8. CPDLC Failure

3.4.8.1. In the case of a CPDLC failure, CPDLC clearances that have not yet been confirmed shall be repeated over radiotelephony and/or confirmed.

If the pilot or ATC is of the opinion that CPDLC should no longer be used in the given circumstances, CPDLC shall be discontinued or terminated and the other party shall be informed about this by voice communication.

In the case of a planned shutdown or an unexpected failure of the CPDLC system, ATC will instruct all aircraft equipped with data link to revert to voice communication. In the case of an onboard failure of CPDLC, the pilot shall revert to voice communication and inform ATC.

3.4.9. CPDLC Messages

3.4.9.1. The controller or pilot shall construct CPDLC messages using the defined message set.

The following uplink clearances and instructions may be expected by pilots using CPDLC:

3.4.9.2. ATC Uplink Clearances and Instructions:

- CONTACT (unit name) (frequency)
- SQUAWK (code)
- SQUAWK ident
- CHECK STUCK MICROPHONE (frequency)
- MONITOR (unit name) (frequency)
- PROCEED DIRECT TO (WAYPOINT)
- FLY HEADING
- CLIMB/DESCENT FL(level)

The following downlink requests may be sent by pilots using CPDLC with ACC Wien:

- REQUEST DIRECT TO
- REQUEST CLIMB TO (level)
- REQUEST LEVEL
- REQUEST DESCENT TO (level)

Bei Nutzung von CPDLC beträgt die maximale Dialogdauer 120 Sekunden. CPDLC darf nur für zeitunkritische Anfragen oder Anweisungen verwendet werden, d.h. für Anfragen, die keine sofortige Reaktion des Fluglotsen oder des Piloten erfordern. Dessen ungeachtet sind CPDLC-Meldungen analog der Sprechfunkverfahren mit der geringstmöglichen Verzögerung zu beantworten. Wenn die Downlink-Anfrage wegen Überschreitung des Zeitlimits abgebrochen wird, sollte der Pilot die Anfrage auch über Sprechfunk wiederholen.

3.4.10. CPDLC-Bedeckung

3.4.10.1. Von Austro Control betriebene Sendestationen gewährleisten keine vollständige CPDLC-Bedeckung innerhalb der FIR Wien. Die fehlende Bedeckung, speziell im Westen der FIR Wien, wird mittels nationaler und internationaler Funkstationen gewährleistet.

3.4.11. CPDLC-Phraseologie

Nur auf Englisch vorgesehen

3.4.12. Bestätigung von CPDLC-Meldungen

3.4.12.1. Wenn eine CPDLC-Notfallmeldung erhalten wird, muss der Fluglotse den Erhalt dieser Nachricht auf dem effizientesten Weg beantworten.

3.4.12.2. Außer in den Fällen des Punktes 3.4.12.1. soll, wenn ein Fluglotse oder Pilot über CPDLC kommuniziert, eine Antwort über CPDLC erfolgen. Wenn ein Fluglotse oder Pilot über Sprechfunk kommuniziert, soll die Antwort über Sprechfunk erfolgen.

3.5. ATIS Datalink Service (D-ATIS)

3.5.1. "Air/Ground Datalink"-Applikation für die Bereitstellung des Automatic Terminal Information Service (ATIS) ist innerhalb des Fluginformationsgebietes WIEN (FIR WIEN) verfügbar.

When using CPDLC, the maximum dialogue time is 120 seconds. CPDLC shall only be used for non-time-critical requests or instructions, i.e. requests that do not require the immediate reaction of the controller or the pilot.

Nevertheless, as in radiotelephony CPDLC messages shall be answered with the least possible delay. If the downlink request is cut off because the time limit was exceeded, the pilot should also repeat the request via radiotelephony.

3.4.10. CPDLC Coverage

3.4.10.1. Austro Control stations do not cover the entire FIR Wien for CPDLC services. The lack of coverage, especially in the west of the FIR Wien, will be closed through the usage of national and international Data Link Radio Stations.

3.4.11. CPDLC Phraseology

3.4.11.1. Failure of CPDLC

[ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (instructions);

3.4.11.2. Failure of a single CPDLC message

CPDLC MESSAGE FAILURE (appropriate clearance, instruction, information or request);

3.4.11.3. To correct CPDLC clearances, instructions, information or requests

DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK (correct clearance, instruction, information or request);

3.4.11.4. To instruct all stations or a specific flight to avoid sending CPDLC requests for a limited period of time

[ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)];

3.4.11.5. To resume normal use of CPDLC

[ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

3.4.12. Acknowledgement of messages

3.4.12.1. When a CPDLC emergency message is received, the controller shall acknowledge the receipt of the message by the most efficient means available.

3.4.12.2. Except as provided in 3.4.12.1., when a controller or pilot communicates via CPDLC, the response should be via CPDLC. When a controller or pilot communicates via voice, the response should be via voice.

3.5. ATIS Datalink Service (D-ATIS)

3.5.1. Air/ground datalink application for the provision of the Automatic Terminal Information Service (ATIS) is available within the Flight Information Region WIEN (FIR WIEN).

3.5.2. Die ATIS Systeme auf den Flughäfen WIEN-SCHWECHAT, INNSBRUCK, KLAGENFURT, SALZBURG, LINZ und GRAZ sind Datalink fähig und mittels SITA und ARINC so eingerichtet, dass Fluglinien via ACARS Datenlink Zugang u. a. zu folgenden Daten haben:

- | | |
|-------------------------|--------------------------------------|
| • Arrival ATIS Vienna | WIEN SCHWECHAT ARRIVAL INFORMATION |
| • Departure ATIS Vienna | WIEN SCHWECHAT DEPARTURE INFORMATION |
| • ATIS Innsbruck | INNSBRUCK INFORMATION |
| • ATIS Klagenfurt | KLAGENFURT INFORMATION |
| • ATIS Salzburg | SALZBURG INFORMATION |
| • ATIS Linz | LINZ INFORMATION |
| • ATIS Graz | GRAZ INFORMATION |

3.5.2. The ATIS systems installed at the international airports of WIEN-SCHWECHAT, INNSBRUCK, KLAGENFURT, SALZBURG, LINZ and GRAZ are equipped with datalink capability and dedicated digital communication links are set up with the SITA and the ARINC to enable airlines to access the following services via ACARS datalink:

3.5.3. D-ATIS arbeitet parallel zur weiterhin bestehenden ATIS VHF Ausstrahlung.

3.5.3. D-ATIS is operating in parallel with the existing ATIS voice broadcasts available through VHF.

3.5.4. ATIS Service ist auch telefonisch verfügbar.

3.5.4. The ATIS service is also available via telephone.

3.5.5. D-ATIS Service erfüllt die Kriterien des Airlines Electronics Engineering Committee (AEEC) nach den Spezifikationen 622 and 623.

3.5.5. The D-ATIS service provided comply with the Airlines Electronics Engineering Committee (AEEC) Specifications 622 and 623.

3.5.6. Luftfahrzeuge, die mit ACARS ausgestattet sind und die AEEC Spezifikationen 622 und 623 erfüllen sowie über einen SITA oder ARINC A/G Netzwerkanschluss verfügen, können D-ATIS Nachrichten anfordern und erhalten.

3.5.6. Aircraft equipped with ACARS meeting AEEC Specifications 622 and 623 and with connectivity to the SITA or ARINC A/G network can request and obtain the D-ATIS messages.

3.5.7. Zwischen SITA und ARINC existiert eine Vereinbarung zum gegenseitigen Datenaustausch. Details dazu sind von der Fluglinie mit dem jeweiligen Netzanbieter zu klären.

3.5.7. There is an inter-networking arrangement between SITA and ARINC to exchange the D-ATIS messages from one network to the other. Airlines should check with their datalink service provider(s) in case of further detail required.

3.5.8. Anzeige:

3.5.8. Indicators:

- A - Arrival ATIS (ARR ATIS)
- D - Departure ATIS (DEP ATIS)
- C - Contract Arrival ATIS (ARR ATIS), i.e.: automated updates within 30 minutes after request
- E - VOLMET (ENROUTE)

Anmerkung: Anfragen mit Indikator A oder D werden für alle Flughäfen - ausgenommen LOWW - mit nur einer Instrumentenpiste mit einer kombinierten Arrival/Departure ATIS Information beantwortet.

Remark: Requests with indicator A or D as well for all airports except LOWW with single runway will be answered with a combined arrival/departure ATIS information.

3.5.9. Identifikation:

3.5.9. Identification:

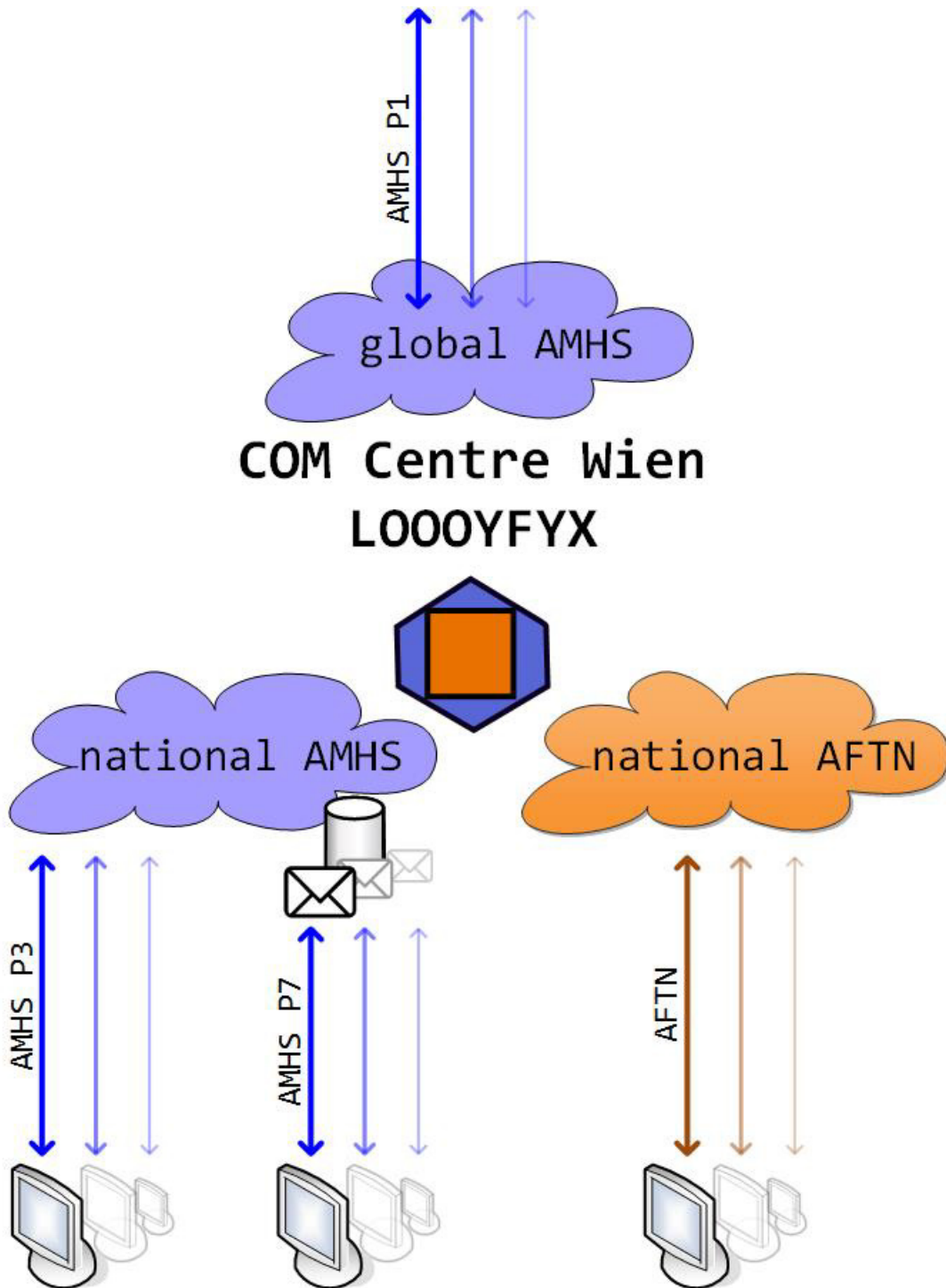
Country	Airport/Service	ICAO Code	IATA Code	Indication	Channel	Telephone
Austria	Wien-Schwechat	LOWW	VIE	A, D, C	Arrival: 122.955 MHZ	+43 5 1703 6331
					Departure: 121.730 MHZ	+43 5 1703 6332
	Innsbruck	LOWI	INN	A, C	126,030 MHZ	+43 5 1703 6631
	Salzburg	LOWS	SZG	A, C	133,330 MHZ	+43 5 1703 6531
	Klagenfurt	LOWK	KLU	A, C	126,330 MHZ	+43 5 1703 6831
	Linz	LOWL	LNZ	A, C	128,130 MHZ	+43 5 1703 6431
Graz	LOWG	GRZ	A, C	126,130 MHZ	+43 5 1703 6731	

4. VERFAHREN UND BESTIMMUNGEN

4.1. Die Verfahren und die allgemeinen Bestimmungen unter welchen die Fernmeldeverkehrsdienste für die internationale Verwendung verfügbar sind sowie die Bestimmungen für den Betrieb von Funkanlagen sind in der Funker-Zeugnisverordnung und in der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät Verordnung enthalten.

4. REQUIREMENTS AND CONDITIONS

4.1. The requirements and the general conditions under which the communication services are available for international use, as well as the requirements for the carriage of radio equipment, are contained in the Rules on Radio Operators Certificates and the Rules and Regulations on Civil Aircraft and Aviation Equipment.



ENR 0.1 INHALTSVERZEICHNIS TEIL 2 ENR 0.1 TABLE OF CONTENTS TO PART 2

ENR 1 ALLGEMEINE REGELN UND VERFAHREN
ENR 1 GENERAL RULES AND PROCEEDRES

ENR 1.1	Allgemeine Luftverkehrsregeln	ENR 1.1-1
ENR 1.1	General rules	ENR 1.1-1
ENR 1.2	Sichtflugregeln	ENR 1.2-1
ENR 1.2	Visual flight rules	ENR 1.2-1
ENR 1.3	Instrumentenflugregeln	ENR 1.3-1
ENR 1.3	Instrument flight rules	ENR 1.3-1
ENR 1.4	ATS Luftraum-Klassifikation	ENR 1.4-1
ENR 1.4	ATS airspace classification	ENR 1.4-1
ENR 1.5	Warte-, Anflug- und Abflugverfahren	ENR 1.5-1
ENR 1.5	Holding, approach and departure procedures	ENR 1.5-1
ENR 1.5.1	Allgemeines (Warterunden).....	ENR 1.5-1
ENR 1.5.1	General (Holding)	ENR 1.5-1
ENR 1.5.2	Anflüge	ENR 1.5-1
ENR 1.5.2	Arriving flights	ENR 1.5-1
ENR 1.5.3	Abflüge	ENR 1.5-2
ENR 1.5.3	Departing flights	ENR 1.5-2
ENR 1.5.4	Andere relevante Informationen und Verfahren.....	ENR 1.5-3
ENR 1.5.4	Other relevant information and procedures.....	ENR 1.5-3

ENR 1.6	ATS-Überwachungsdienste und -verfahren.....	ENR 1.6-1
ENR 1.6	ATS Surveillance services and procedures.....	ENR 1.6-1
ENR 1.6.1	Primärradar	ENR 1.6-1
ENR 1.6.1	Primary radar	ENR 1.6-1
ENR 1.6.2	Sekundärrundstradar	ENR 1.6-1
ENR 1.6.2	Secondary surveillance radar	ENR 1.6-1
ENR 1.6.3	Automatische bordabhängige Flugüberwachung - Rundsendebetrieb (ADS-B).....	ENR 1.6-1
ENR 1.6.3	Automatic dependent surveillance - broadcast (ADS-B).....	ENR 1.6-1
ENR 1.6.4	Radarverfahren	ENR 1.6-2
ENR 1.6.4	Radar procedures	ENR 1.6-2
ENR 1.7	Höhenmessereinstellverfahren	ENR 1.7-1
ENR 1.7	Altimeter setting procedures	ENR 1.7-1
ENR 1.8	Örtliche ergänzende Verfahren (Doc 7030).....	ENR 1.8-1
ENR 1.8	Regional supplementary procedures (Doc 7030).....	ENR 1.8-1
ENR 1.9	Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerung (ATFCM).....	ENR 1.9-1
ENR 1.9	Air traffic flow and capacity management (ATFCM).....	ENR 1.9-1
ENR 1.10	Flugplanung	ENR 1.10-1
ENR 1.10	Flight planning	ENR 1.10-1
ENR 1.11	Adressierung von Flugplanmeldungen	ENR 1.11-1
ENR 1.11	Addressing of flight plan messages	ENR 1.11-1
ENR 1.12	Abfang von zivilen Luftfahrzeugen	ENR 1.12-1
ENR 1.12	Interception of civil aircraft	ENR 1.12-1
ENR 1.13	Rechtswidrige Eingriffe und Notfälle	ENR 1.13-1
ENR 1.13	Interference and emergency contingencies	ENR 1.13-1
ENR 1.14	Besondere Vorkommnisse im Luftverkehr	ENR 1.14-1
ENR 1.14	Air traffic incidents	ENR 1.14-1
ENR 2.	ATS-LUFTRAUM	
ENR 2.	ATS-AIRSPACE	
ENR 2.1	FIR, TMA	ENR 2.1-1
ENR 2.1	FIR, TMA	ENR 2.1-1
ENR 2.2	Anderer geregelter Luftraum	ENR 2.2-1
ENR 2.2	Other regulated airspace	ENR 2.2-1

1.2.5. Bordgewalt

Alle Insassen eines Luftfahrzeuges haben den Anweisungen des verantwortlichen Piloten Folge zu leisten, die dieser im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges oder zur Einhaltung der Luftfahrtrechtsvorschriften trifft. Diese Verpflichtung besteht für die Insassen nach der Landung und auch nach Verlassen des Luftfahrzeuges solange und insoweit weiter, als dies zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit oder zur Sicherung von Such- und Rettungsmaßnahmen erforderlich ist.

1.2.6. SERA.2020 Problematischer Konsum psychoaktiver Substanzen

Eine Person, deren Funktion für die Flugsicherheit von kritischer Bedeutung ist (sicherheitsrelevantes Personal), darf diese Funktion nicht ausüben, während sie sich unter dem Einfluss einer psychoaktiven Substanz befindet, durch die die menschliche Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird. Den betreffenden Personen ist der problematische Konsum solcher Substanzen in jeglicher Form untersagt.

1.3. Begriffsbestimmungen

„**Genauigkeit**“: Grad der Übereinstimmung zwischen dem geschätzten oder gemessenen Wert und dem wahren Wert.

„**Erweitertes Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem (A-SMGCS)**“: Ein nicht-kooperativer Überwachungsdienst, der normalerweise durch ein oder mehrere Bodenbewegungsradars (SMRs) erbracht wird. (ICAO Doc 9924, Aeronautical surveillance manual)

„**Flugverkehrsberatungsluftraum**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen oder eine entsprechend bezeichnete Strecke, in dem bzw. auf der Flugverkehrsberatungsdienst verfügbar ist.

„**Flugverkehrsberatungsstrecke**“: Eine bezeichnete Strecke, auf der Flugverkehrsberatungsdienst verfügbar ist.

„**Kunstflug**“: Ein absichtliches Manöver in Form einer abrupten Änderung der Fluglage eines Luftfahrzeugs, eine abnorme Fluglage oder eine abnorme Beschleunigung, die für einen normalen Flug oder für die Unterweisung für Lizenzen oder Berechtigungen außer der Kunstflugberechtigung nicht notwendig sind.

„**Flugplatz**“: Ein festgelegtes Gebiet (einschließlich der Gebäude, Einrichtungen und Ausrüstung), das sich auf dem Lande oder Wasser oder einer festen Struktur, einer festen Struktur auf hoher See oder einer treibenden Struktur befindet und entweder ganz oder teilweise für den Anflug, den Abflug und Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen bestimmt ist.

„**Flugplatzkontrolldienst**“: Der Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr.

1.2.5. On-board authority

All persons on board of an aircraft shall comply with instructions issued by the PIC (pilot-in-command). The PIC will issue these instructions with due regard to safety in the air, to safety on board or to maintain a good order on board or to follow the aeronautical legislative provisions. This obligation for the persons on board stays also after landing and evacuation of the aircraft if needed to maintain safety and order or to assist search and rescue activities.

1.2.6. SERA.2020 Problematic use of psychoactive substances

No person whose function is critical to the safety of aviation (safety-sensitive personnel) shall undertake that function while under the influence of any psychoactive substance, by reason of which human performance is impaired. No such person shall engage in any kind of problematic use of substances.

1.3. Definitions

‘**Accuracy**’ means a degree of conformance between the estimated or measured value and the true value.

‘**Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS)**’: A non-cooperative surveillance service that is typically provided by one or several SMRs. (ICAO Doc 9924, Aeronautical surveillance manual)

‘**Advisory airspace**’ means an airspace of defined dimensions, or designated route, within which air traffic advisory service is available.

‘**Advisory route**’ means a designated route along which air traffic advisory service is available.

‘**Aerobatic flight**’ means manoeuvres intentionally performed by an aircraft involving an abrupt change in its attitude, an abnormal attitude, or an abnormal variation in speed, not necessary for normal flight or for instruction for licenses or ratings other than aerobatic rating.

‘**Aerodrome**’ means a defined area (including any buildings, installations and equipment) on land or water or on a fixed, fixed off-shore or floating structure intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

‘**Aerodrome control service**’ means air traffic control service for aerodrome traffic.

„**Flugplatzkontrollstelle**“: Eine Dienststelle für die Kontrolle des Flugplatzverkehrs.

„**Flugplatzbetriebsleiter**“: Vom Zivilflugplatzhalter bestellte Person, welche für die reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes sowie für die Einhaltung der diesbezüglichen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen zu sorgen hat (§ 2 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung, BGBl. Nr. 72/1962 in der jeweils geltenden Fassung).

„**Flugplatzverkehr**“: Der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld eines Flugplatzes und alle in der Nähe eines Flugplatzes fliegenden Luftfahrzeuge. Ein Luftfahrzeug ist in der Nähe eines Flugplatzes, wenn es sich unter anderem in einer Platzrunde befindet, in diese einfliegt oder sie verlässt.

„**Platzrunde**“: Der festgelegte Flugweg, der von Luftfahrzeugen in der Nähe eines Flugplatzes einzuhalten ist.

„**Flugplatzverkehrszone**“: Ein um einen Flugplatz zum Schutz des Flugplatzverkehrs festgelegten Luftraum von bestimmten Ausmaßen.

„**Arbeitsflug**“: Ein Luftfahrzeugeinsatz, bei dem ein Luftfahrzeug für besondere Zwecke benutzt wird, wie z. B. Landwirtschaft, Baugewerbe, Photographie, Geodäsie, Beobachtung und Überwachung, Such- und Rettungsdienst, Werbung aus der Luft usw..

„**Luftfahrthandbuch**“: Eine von einem Staat oder in dessen Auftrag herausgegebene Veröffentlichung, die für die Luftfahrt wesentliche Angaben von längerer Gültigkeitsdauer enthält.

„**Beweglicher Flugfernmeldedienst**“: Ein beweglicher Funkdienst zwischen Bodenfunktstellen und Luftfunkstellen oder zwischen Luftfunkstellen, an dem auch Rettungsgerätfunkstellen teilnehmen dürfen; Funkbojen zur Kennzeichnung der Notpositionen dürfen auf festgelegten Notfrequenzen ebenfalls an diesem Funkdienst teilnehmen.

„**Bodenfunkstelle**“: eine ortsfeste Funkstelle im beweglichen Flugfunkdienst. In bestimmten Fällen kann sich eine Bodenfunkstelle z. B. an Bord eines Seefahrzeugs oder auf einer Plattform auf See befinden.

„**Flugzeug**“: Ein mit eigener Kraft angetriebenes Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das seinen Auftrieb hauptsächlich aus aerodynamischen Reaktionen auf Flächen erhält, die unter gegebenen Flugbedingungen fest bleiben.

„**Bodenunabhängiges Kollisionsverhütungssystem (ACAS)**“: Ein Luftfahrzeugsystem, das auf Transponder-signalen des Sekundärrundstrahlradars (SSR) basiert, und das unabhängig von bodengestützter Ausrüstung arbeitet, um den Piloten mit Informationen über möglicherweise störende Luftfahrzeuge zu versehen, die mit SSR-Transpondern ausgestattet sind.

‘**Aerodrome control tower**’ means a unit established to provide air traffic control service to aerodrome traffic.

„**Aerodrome operation officer**“: A Person designated by the aerodrome owner who is responsible for the smooth operation of the aerodrome and the adherence to legal and regulatory procedures.

‘**Aerodrome traffic**’ means all traffic on the manoeuvring area of an aerodrome and all aircraft flying in the vicinity of an aerodrome. An aircraft operating in the vicinity of an aerodrome includes but is not limited to aircraft entering or leaving an aerodrome traffic circuit.

‘**Aerodrome traffic circuit**’ means the specified path to be flown by aircraft operating in the vicinity of an aerodrome.

‘**Aerodrome traffic zone**’ means an airspace of defined dimensions established around an aerodrome for the protection of aerodrome traffic.

‘**Aerial work**’ means an aircraft operation in which an aircraft is used for specialised services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc..

‘**Aeronautical Information Publication (AIP)**’ means a publication issued by or with the authority of a State and containing aeronautical information of a lasting character essential to air navigation.

‘**Aeronautical mobile service**’ means a mobile service between aeronautical stations and aircraft stations, or between aircraft stations, in which survival craft stations may participate; emergency position-indicating radio beacon stations may also participate in this service on designated distress and emergency frequencies.

‘**Aeronautical station**’ means a land station in the aero-nautical mobile service. In certain instances, an aero-nautical station may be located, for example, on board ship or on a platform at sea.

‘**Aeroplane**’ means a power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight.

‘**Airborne collision avoidance system (ACAS)**’ means an aircraft system based on secondary surveillance radar (SSR) transponder signals which operates independently of ground-based equipment to provide advice to the pilot on potential conflicting aircraft that are equipped with SSR transponders.

„**Luftfahrzeug**“: Jede Maschine, die sich in der Atmosphäre zufolge von Reaktionen der Luft, ausgenommen solchen gegen die Erdoberfläche, halten kann.

„**Luftfahrzeugadresse**“: Eine eindeutige Kombination von 24 Bits, die für die Zuteilung an ein Luftfahrzeug für die Zwecke des Flugfunkverkehrs, der Navigation und der Überwachung zur Verfügung steht.

„**Luftfahrzeugkennung (aircraft identification)**“: Eine Gruppe aus Buchstaben und/oder Ziffern, die entweder mit dem im Flugfunkverkehr verwendeten Rufzeichen des Luftfahrzeugs übereinstimmt oder dessen kodierte Entsprechung darstellt und die verwendet wird, um das Luftfahrzeug im Boden/Boden-Fernmeldeverkehr der Flugverkehrsdienste zu identifizieren.

„**Luftfahrzeugbeobachtung**“: Die aus einem Luftfahrzeug im Flug vorgenommene Bewertung eines oder mehrerer Wetterelemente.

„**AIRMET-Information**“: Eine von einer Flugwetter-Überwachungsstelle ausgegebene Information über das Auftreten oder voraussichtliche Auftreten bestimmter Streckenwettererscheinungen, die die Sicherheit niedrig fliegender Luftfahrzeuge beeinträchtigen können und die nicht bereits in der für Flüge in geringer Höhe in dem betreffenden Fluginformationsgebiet oder einem Teilgebiet davon ausgegebenen Vorhersage enthalten war.

„**Flughafenrundsicht radar (ASR)**“: Eine gemeinsam angeordnete Kombination von Primär- und Sekundär-Rundsicht-Radar, die Position und Identifikation eines Luftfahrzeuges basierend auf SSR Transponder Signalen und reflektierten Funksignalen anzeigt.

„**Flugfunkverkehr**“: Der Zweiwegverkehr zwischen Luftfahrzeugen und Funkstellen oder anderen Stellen auf der Erdoberfläche.

„**Flugfunkleitstelle**“: Eine Flugfernmeldestelle, die für die Abwicklung des Fernmeldeverkehrs, für Betrieb und Kontrolle von Luftfahrzeugen in einem bestimmten Gebiet die Hauptverantwortung hat.

„**Flugmeldung**“: Eine Meldung eines Luftfahrzeugs im Flug, die gemäß den Anforderungen für Standort-, Betriebs- oder Wettermeldungen abgegeben wird.

„**Rollflug**“: Eine Bewegung eines Hubschraubers/Senkrechtstarters (VTOL) über der Oberfläche eines Flugplatzes, normalerweise mit Bodeneffekt und bei einer Geschwindigkeit über Grund von weniger als 37 km/h (20 kt).

„**Schleppflug**“: Flüge, bei denen ein Luftfahrzeug (Schleppluftfahrzeug) andere Luftfahrzeuge (Segelflugzeuge) oder Schleppgegenstände (z.B. Werbebanner oder Schleppsäcke) schleppt.

„**Flugverkehr**“: Alle im Flug befindlichen oder auf dem Rollfeld eines Flugplatzes sich bewegendenden Luftfahrzeuge.

„**Flugverkehrsberatungsdienst**“: Ein Dienst, der in Beratungslufträumen zur Sicherstellung der Stafflung, soweit durchführbar, zwischen Luftfahrzeugen mit Flugplänen nach Instrumentenflugregeln (IFR) zur Verfügung gestellt wird.

„**Flugverkehrskontrollfreigabe (FVK-Freigabe)**“: Die für ein Luftfahrzeug erteilte Genehmigung, unter den von einer Flugverkehrskontrollstelle angegebenen Bedingungen zu verkehren.

‘**Aircraft**’ means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth’s surface.

‘**Aircraft address**’ means a unique combination of 24 bits available for assignment to an aircraft for the purpose of air-ground communications, navigation and surveillance.

‘**Aircraft identification**’ means a group of letters, figures, or a combination of them, which is either identical, or the coded equivalent, to the aircraft call sign to be used in air-ground communications, and which is used to identify the aircraft in ground-ground air traffic services communications.

‘**Aircraft observation**’ means the evaluation of one or more meteorological elements made from an aircraft in flight.

‘**AIRMET information**’ means information issued by a meteorological watch office concerning the occurrence or expected occurrence of specified en-route weather phenomena which may affect the safety of low-level aircraft operations and which was not already included in the forecast issued for low-level flights in the flight information region concerned or sub-area thereof.

‘**Airport surveillance radar (ASR)**’: A collocated combination of an SSR and PSR providing aircraft position and identification based on SSR transponder signals and reflected radio signals.

‘**Air-ground communication**’ means two-way communication between aircraft and stations or locations on the surface of the earth.

‘**Air-ground control radio station**’ means an aeronautical telecommunication station having primary responsibility for handling communications pertaining to the operation and control of aircraft in a given area.

‘**Air-report**’ means a report from an aircraft in flight prepared in conformity with requirements for position, and operational and/or meteorological reporting.

‘**Air-taxiing**’ means movement of a helicopter/vertical take-off and landing (VTOL) above the surface of an aerodrome, normally in ground effect and at a ground speed normally less than 37 km/h (20 kts).

‘**Aero-tow flight**“: Flights, on which an aircraft (towing aircraft) tows other aircraft (gliders) or towing objects (e.g. advertising banner or towing bags).

‘**Air traffic**’ means all aircraft in flight or operating on the manoeuvring area of an aerodrome.

‘**Air traffic advisory service**’ means a service provided within advisory airspace to ensure separation, in so far as practical, between aircraft which are operating on instrument flight rules (IFR) flight plans.

‘**Air traffic control (ATC) clearance**’ means authorisation for an aircraft to proceed under conditions specified by an air traffic control unit.

„**Flugverkehrskontrollanweisung**“: Von der Flugverkehrskontrolle erteilte Anordnungen, durch die ein Pilot aufgefordert wird, eine bestimmte Maßnahme zu ergreifen.

„**Flugverkehrskontrolldienst**“: Ein Dienst, dessen Aufgabe es ist,

- a) Zusammenstöße zu verhindern
 1. zwischen Luftfahrzeugen untereinander und
 2. auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen und
- b) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.

„**Flugverkehrskontrollstelle**“: Ein allgemeiner Begriff, der wechselweise Bezirkskontrolle, Anflugkontrolle oder Flugplatzkontrolle bedeutet.

„**Flugverkehrsdienst**“: Ein allgemeiner Begriff, der wechselweise Fluginformationsdienst, Flugalarmdienst, Flugverkehrsberatungsdienst, Flugverkehrskontrolldienst (Bezirkskontrolldienst, Anflugkontrolldienst oder Flugplatzkontrolldienst) bedeutet.

„**Flugverkehrsdienst-Lufträume (ATS-Lufträume)**“: Alphabetisch bezeichnete Lufträume von festgelegten Ausmaßen, in denen bestimmte Arten von Flügen verkehren können und für die Flugverkehrsdienste und betriebliche Regeln festgelegt sind.

„**Meldestelle für Flugverkehrsdienste (ARO)**“: Eine Dienststelle für die Entgegennahme von Meldungen, die die Flugverkehrsdienste betreffen, und von Flugplänen, die vor dem Start aufgegeben werden.

„**Überwachungsdienst der Flugverkehrsdienste (ATS-Überwachungsdienst)**“: Ein Dienst der unmittelbar durch ein ATS-Überwachungssystem bereitgestellt wird.

„**Flugverkehrsdienststelle**“: Flugsicherungsstellen (§ 120 LFG) der Austro Control GmbH, soweit sie Flugverkehrsdienste ausüben.

„**Luftstraße**“: Ein in Form eines Korridors errichteter Kontrollbezirk oder Teil eines Kontrollbezirks.

„**Flugalarmdienst**“: Ein Dienst, dessen Aufgabe es ist, die zuständigen Stellen zu benachrichtigen, wenn ein Luftfahrzeug die Hilfe des Such- und Rettungsdienstes benötigt, und diese Stellen, soweit erforderlich, zu unterstützen.

‘**Air traffic control instruction**’ means directives issued by air traffic control for the purpose of requiring a pilot to take a specific action.

‘**Air traffic control service**’ means a service provided for the purpose of:

- a) preventing collisions:
 1. between aircraft; and
 2. on the manoeuvring area between aircraft and obstructions; and
- b) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic.

‘**Air traffic control unit**’ means a generic term meaning variously, area control centre, approach control unit or aerodrome control tower.

‘**Air traffic service (ATS)**’ means a generic term meaning variously, flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service).

‘**Air traffic services (ATS) airspaces**’ mean airspaces of defined dimensions, alphabetically designated, within which specific types of flights may operate and for which air traffic services and rules of operation are specified.

‘**Air traffic services (ATS) reporting office (ARO)**’ means a unit established for the purpose of receiving reports concerning air traffic services and flight plans submitted before departure.

‘**Air traffic services (ATS) surveillance service**’ means a service provided directly by means of an ATS surveillance system.

‘**Air traffic services unit**’: ‘Flugsicherungsstellen’ (§ 120 LFG (aviation act)) of Austro Control GmbH, as far as they provide air traffic services

‘**Airway**’ means a control area or portion thereof established in the form of a corridor.

‘**Alerting service**’ means a service provided to notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.

„**Kraftstoffmindestmenge**“: Begriff zur Beschreibung einer Situation, in der der Kraftstoffvorrat eines Luftfahrzeugs so weit aufgebraucht ist, dass es gezwungen ist, auf einem bestimmten Flugplatz zu landen und keine weiteren Verzögerungen mehr hingenommen werden können.

„**Modus (SSR)**“: Die Kennzeichnung für besondere Funktionen der von einem SSR-Abfragegerät ausgesendeten Abfragezeichen. Es gibt vier in ICAO-Anhang 10 aufgeführte Modi: A, C, S und Intermodus.

„**Flugmodell**“: Ein unbemanntes Luftfahrzeug außer einem Spielzeugluftfahrzeug mit einer Betriebsmasse, die die von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Höchstwerte nicht überschreitet, das zum Dauerflug in der Atmosphäre fähig ist und ausschließlich für Vorführungen oder Freizeitaktivitäten verwendet wird.

„**Gebirgiges Gebiet**“: Ein Gebiet mit unterschiedlichem Geländeprofil, in dem die Differenzen in der Geländehöhe 900 m (3 000 ft) auf einer Strecke von 18,5 km (10,0 nm) übersteigen.

„**Bewegungsfläche**“: Der Teil eines Flugplatzes, der für Start und Landung sowie für das Rollen von Luftfahrzeugen zu benutzen ist, bestehend aus dem Rollfeld und dem Vorfeld/den Vorfeldern.

„**Multilateration (MLAT)**“: Eine Anlagengruppe, die so konfiguriert ist, dass Positionsinformationen aus SSR Transpondersignalen (replies oder squitters) abgeleitet werden, wobei primär die TDOA-Technik (time difference of arrival) angewendet wird. Aus den empfangenen Signalen können zusätzliche Informationen einschließlich der Identifikation ermittelt werden. (ICAO Annex 10 Vol. IV)

„**Netzmanager (Network Manager, NM)**“: Die Stelle, die mit den Aufgaben betraut ist, die für die Wahrnehmung der in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 genannten Funktionen notwendig sind.

„**Nacht**“: Die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet.

„**NOTAM (NOTAM)**“: Eine auf dem Telekommunikationsweg verbreitete Nachricht über Errichtung, Zustand oder Änderung jeglicher Luftfahrtanlagen, Dienste, Verfahren oder Gefahren, deren rechtzeitige Kenntnis für das betroffene Luftfahrtpersonal wesentlich ist.

„**Hindernis**“: Alle festen (zeitweilig oder ständig vorhandenen) und alle beweglichen Objekte oder Teile davon, die

- a) sich auf einer für die Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen bestimmten Fläche befinden oder
- b) über eine festgelegte Fläche hinausragen, die zum Schutz von Luftfahrzeugen im Flug bestimmt ist oder
- c) die sich außerhalb dieser Flächen befinden und als Gefahr für die Luftfahrt eingestuft wurden.

„**Einsatzort**“: Ein vom Betreiber oder vom verantwortlichen Piloten gewählter Ort für Landung, Start und/oder Windenbetrieb.

„**Flugplanaufgeber (originator of a flight plan)**“: Person oder Organisation, die Flugpläne und etwaige diesbezügliche Aktualisierungen im IFPS aufgibt, einschließlich Piloten, Betreiber und in ihrem Namen handelnde Beauftragte sowie ATS-Stellen.

„**Verantwortlicher Pilot**“: Der vom Betreiber oder, in der allgemeinen Luftfahrt, vom Eigentümer für verantwortlich erklärt und mit der sicheren Durchführung eines Flugs beauftragte Pilot.

„**Flugvorbereitung (pre-flight phase)**“: Zeitraum zwischen der ersten Aufgabe eines Flugplans und der ersten Flugverkehrs freigabe.

„**Minimum fuel**“ means a term used to describe a situation in which an aircraft's fuel supply has reached a state where the flight is committed to land at a specific aerodrome and no additional delay can be accepted.

„**Mode (SSR)**“ means the conventional identifier related to specific functions of the interrogation signals transmitted by an SSR interrogator. There are four modes specified in ICAO Annex 10: A, C, S and intermode.

„**Model aircraft**“ means an unmanned aircraft, other than toy aircraft, having an operating mass not exceeding limits prescribed by the competent authority, that is capable of sustained flight in the atmosphere and that is used exclusively for display or recreational activities.

„**Mountainous area**“ means an area of changing terrain profile where the changes of terrain elevation exceed 900 m (3 000 ft) within a distance of 18,5 km (10,0 NM).

„**Movement area**“ means that part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the manoeuvring area and the apron(s).

„**Multilateration (MLAT) System**“: A group of equipment configured to provide position derived from the secondary surveillance radar (SSR) transponder signals (replies or squitters) primarily using time difference of arrival (TDOA) techniques. Additional information, including identification, can be extracted from the received signals. (ICAO Annex 10 Vol. IV)

„**Network Manager (NM)**“ means the body entrusted with the tasks necessary for the execution of the functions referred to in Article 6 of Regulation (EC) No 551/2004.

„**Night**“ means the hours between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight. Civil twilight ends in the evening when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon and begins in the morning when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon.

„**NOTAM**“ means a notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition, or change in any aeronautical facility, service, procedure, or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations.

„**Obstacle**“ means all fixed (whether temporary or permanent) and mobile objects, or parts thereof, that:

- a) are located on an area intended for the surface movement of aircraft; or
- b) extend above a defined surface intended to protect aircraft in flight; or
- c) stand outside those defined surfaces and that have been assessed as being a hazard to air navigation.

„**Operating site**“ means a site selected by the operator or pilot-in-command for landing, take-off and/or hoist operations.

„**Originator of a flight plan**“ means a person or organisation submitting flight plans and any associated update messages to the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS), including pilots, operators and agents acting on their behalf, and ATS units.

„**Pilot-in-command**“ means the pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

„**Pre-flight phase**“ means the period from the first submission of a flight plan until the first air traffic control clearance is delivered.

„**Präzisionsanflugradar (PAR)**“: Eine Primärradar-Anlage, die verwendet wird, um die Position eines Luftfahrzeuges während des Endanfluges zu bestimmen hinsichtlich der lateralen und vertikalen Abweichung relativ zum festgelegten Anflugweg und hinsichtlich der Entfernung relativ zum Aufsetzpunkt.

„**Druckhöhe**“: Ein atmosphärischer Druck, der als die Höhe angegeben ist, die diesem Druck in der Normatmosphäre gemäß Anhang 8 Teil 1 des Abkommens von Chicago entspricht.

„**Primär-Rundsicht radar (PSR)**“: Ein Radar-Überwachungssystem, das reflektierte Radiosignale verwendet.

„**Problematischer Konsum psychoaktiver Substanzen**“: Der Konsum einer oder mehrerer psychoaktiver Substanzen durch Luftfahrtpersonal auf eine Weise, die

- eine direkte Gefahr für die Person, die die Substanz(en) konsumiert, darstellt oder das Leben, die Gesundheit oder das Wohlergehen Dritter gefährdet und/oder
- berufliche, soziale, geistige oder körperliche Probleme oder Störungen verursacht oder verstärkt.

„**Luftsperrgebiet**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen verboten sind.

„**Psychoaktive Substanzen**“: Alkohol, Opioide, Kannabinoide, Beruhigungsmittel, Schlafmittel, Kokain, sonstige Psychostimulanzien, Halluzinogene und flüchtige Solvenzien, jedoch nicht Kaffee und Tabak.

„**Radar**“: Ein Funkerfassungsgerät, das Informationen über Entfernung, Richtung und/oder Höhe von Gegenständen liefert.

„**Gebiet mit Funkkommunikationspflicht (RMZ)**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem das Mitführen und der Betrieb von Funkkommunikationsausrüstung vorgeschrieben ist.

„**Funknavigationsdienst**“: Ein Dienst, der durch eine oder mehrere Funknavigationshilfen Führungsinformationen oder Standortdaten für den effizienten und sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen liefert.

„**Sprechfunk**“: Eine Form des Funkverkehrs, die hauptsächlich für den Informationsaustausch durch Sprache bestimmt ist.

„**Dauerflugplan**“: Ein Flugplan für eine Folge von häufig wiederkehrenden, regelmäßig durchgeführten Einzelflügen mit gleichen Grundmerkmalen, der von einem Betreiber für die Aufbewahrung und den wiederholten Gebrauch durch die Flugverkehrskontrolle aufgegeben wird.

„**Meldepunkt**“: Ein bestimmter geografischer Ort, in Bezug auf den der Standort eines Luftfahrzeugs gemeldet werden kann.

„**Flugbeschränkungsgebiet**“: Ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen aufgrund bestimmter Bedingungen eingeschränkt sind.

„**Streckenabschnitt**“: Eine Strecke oder ein Teil einer Strecke, die/ der gewöhnlich ohne Zwischenlandung befliegen wird.

„**Piste**“/„**Start-/Landebahn**“: Eine festgelegte rechteckige Fläche auf einem Landflugplatz, die für die Landung und den Start von Luftfahrzeugen hergerichtet ist.

„**Precision approach radar (PAR)**“: Primary radar equipment used to determine the position of an aircraft during final approach, in terms of lateral and vertical deviations relative to a nominal approach path, and in range relative to touchdown.

„**Pressure-altitude**“ means an atmospheric pressure expressed in terms of altitude which corresponds to that pressure in the Standard Atmosphere, as defined in Annex 8, Part 1 to the Chicago Convention.

„**Primary surveillance radar (PSR)**“: A surveillance radar system which uses reflected radio signals.

„**Problematic use of substances**“ means the use of one or more psychoactive substances by aviation personnel in a way that:

- constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; and/or
- causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

„**Prohibited area**“ means an airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited.

„**Psychoactive substances**“ mean alcohol, opioids, cannabi-noids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psycho-stimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.

„**Radar**“ means a radio detection device which provides information on range, azimuth and/or elevation of objects.

„**Radio mandatory zone (RMZ)**“ means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of radio equipment is mandatory.

„**Radio navigation service**“ means a service providing guidance information or position data for the efficient and safe operation of aircraft supported by one or more radio navigation aids.

„**Radiotelephony**“ means a form of radiocommunication primarily intended for the exchange of information in the form of speech.

„**Repetitive flight plan**“ means a flight plan related to a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units.

„**Reporting point**“ means a specified geographical location in relation to which the position of an aircraft can be reported.

„**Restricted area**“ means an airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions.

„**Route segment**“ means a route or portion of route usually flown without an intermediate stop.

„**Runway**“ means a defined rectangular area on a land aerodrome prepared for the landing and take-off of aircraft.

„**Rollhalt**“: Ein bezeichneter Ort zum Schutz einer Piste, einer Hindernisbegrenzungsfläche oder einer Instrumentenlandesystem-(ILS-)/Mikrowellenlandesystem-(MLS-)Schutzzone (Critical Area) bzw. erweiterter ILS/MLS-Schutzzone (Sensitive Area), an dem rollende Luftfahrzeuge und Fahrzeuge anhalten und warten müssen, es sei denn, sie haben von der Flugplatzkontrollstelle eine andere Genehmigung erhalten.

„**Pistensichtweite (RVR)**“: Die Entfernung, über die der Pilot eines Luftfahrzeugs auf der Pistenmittellinie die Markierungen auf der Oberfläche der Piste oder die Feuer sehen kann, die die Piste begrenzen oder ihre Mittellinie kennzeichnen.

„**Sicherheitsrelevantes Personal**“: Personen, die die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen könnten, falls sie ihre Aufgaben und Funktionen nicht ordnungsgemäß ausführen, unter anderem Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeug-Instandhaltungspersonal, Flugplatzbetriebspersonal, Rettungs-, Brandbekämpfungs- und Wartungspersonal, Personen, die unbegleitet Zugang zur Bewegungsfläche haben, und Fluglotsen.

„**Segelflugzeug**“: Ein Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das seinen Auftrieb im Flug durch dynamische Luftkräfte an feststehenden Flächen erhält und dessen freier Flug nicht von einem Motorantrieb abhängt, einschließlich Hängegleiter, Gleitschirme und vergleichbare Luftfahrzeuge.

„**Suchflüge**“: Suchflüge des Such- und Rettungsdienstes sowie damit unmittelbar in Zusammenhang stehende Flüge einschließlich Ausbildungs- und Trainingsflüge.

„**Sekundär-Rundsicht radar (SSR)**“: Ein Radar-Überwachungssystem, basierend auf Sender/Empfänger-Abfragen und Transponderstationen.

„**Erweiterte Schutzzone (sensitive area)**“: Eine definierte Fläche, die über die Schutzzone hinausgeht und innerhalb derer das Abstellen und/oder Bewegen von Luft- oder Bodenfahrzeugen das Leitsignal derart stört, dass dies zu einer unzulässigen Störung der Nutzung des Signals durch Luftfahrzeuge führen kann.

„**SERA (Standardised European Rules of the Air)**“: Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S. 1, zuletzt geändert durch Verordnung, berichtigt in ABl. Nr. L 145 vom 31.05.2013 S.38, einschließlich des Anhangs und der Anlagen.

„**SERA.XXXX**“: Zitierung einer Bestimmung des Anhangs der SERA.

„**S5-1**“: Verweis auf die erste Tabelle des Abschnittes 5 des Anhangs der SERA.

„**SIGMET-Meldung**“: Eine von einer Flugwetter-Überwachungsstelle ausgegebene Meldung über das Auftreten oder das voraussichtliche Auftreten von festgelegten Streckenwettererscheinungen, die die Sicherheit des Flugbetriebs beeinträchtigen können.

„**Signalfäche**“: Ein Feld zum Auslegen von Bodensignalen auf einem Flugplatz.

‘**Runway-holding position**’ means a designated position intended to protect a runway, an obstacle limitation surface, or an instrument landing system (ILS)/microwave landing system (MLS) critical/sensitive area at which taxiing aircraft and vehicles are to stop and hold, unless otherwise authorised by the aerodrome control tower.

‘**Runway visual range (RVR)**’ means the range over which the pilot of an aircraft on the centre line of a runway can see the runway surface markings or the lights delineating the runway or identifying its centre line.

‘**Safety-sensitive personnel**’ means persons who might endanger aviation safety if they perform their duties and functions improperly, including crew members, aircraft maintenance personnel, aerodrome operations personnel, rescue, fire-fighting and maintenance personnel, personnel allowed unescorted access to the movement area and air traffic controllers.

‘**Sailplane**’ means a heavier-than-air aircraft which is supported in flight by the dynamic reaction of the air against its fixed lifting surfaces, the free flight of which does not depend on an engine, including also hang gliders, paragliders and other comparable craft.

„**Search flights**“: Search flights of the search and rescue service as well as flights in direct connection therewith including instruction and training flights.

‘**Secondary surveillance radar (SSR)**’: A surveillance radar system which uses transmitters/receivers (interrogators) and transponders.

‘**Sensitive area**’ means an area extending beyond the critical area where the parking or movement, or both, of aircraft or vehicles will affect the guidance signal to the extent that it may be rendered as an unacceptable disturbance to aircraft using the signal.

„**SERA (Standardised European Rules of the Air)**“: Commission implementing regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010 OJ No L 281 of 13.10.2012 p. 1, last amended, by regulation, amended in OJ No L145 of 31.05.2013 p. 38 including the Annex and the appendices.

„**SERA.XXXX**“: Quotation of a rule of the Annex to the SERA.

„**S5-1**“: Reference to the first table of section 5 of the Annex to the SERA.

‘**SIGMET information**’ means information issued by a meteorological watch office concerning the occurrence or expected occurrence of specified en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations.

‘**Signal area**’ means an area on an aerodrome used for the display of ground signals.

„**Signifikanter Punkt (Markanter Punkt)**“: Ein festgelegter geografischer Standort, der zur Festlegung einer Flugverkehrsstrecke oder des Flugwegs eines Luftfahrzeugs und für andere Zwecke der Navigation und der Flugverkehrsdienste verwendet wird.

„**Sonderflug nach Sichtflugregeln**“: Ein VFR-Flug, der von der Flugverkehrskontrolle freigegeben wird, innerhalb einer Kontrollzone in Wetterbedingungen zu verkehren, die unter den Sichtwetterbedingungen liegen.

„**Staatsluftfahrzeug**“: Luftfahrzeug, das im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst eingesetzt wird.

„**Vom Kurs abgewichenen Luftfahrzeug**“: Ein Luftfahrzeug, das signifikant vom geplanten Kurs abgewichen ist oder meldet, dass es die Orientierung verloren hat.

„**Bodenbewegungsradar (SMR)**“: Ein Primärradarsystem zur Abdeckung der Radarüberwachung auf den Manövrierflächen. (ICAO Doc 9924, Aeronautical surveillance manual)

„**Rundsicht radar**“: Radargerät zur Feststellung des Standortes eines Luftfahrzeugs nach Entfernung und Richtung.

„**Rollen**“: Die Bewegung eines Luftfahrzeugs auf der Oberfläche eines Flugplatzes oder eines Einsatzorts mit eigener Kraft, ausgenommen Start und Landung.

„**Rollbahn**“: Ein festgelegter Weg auf einem Landflugplatz für das Rollen von Luftfahrzeugen, der dazu bestimmt ist, eine Verbindung zwischen einem Teil des Flugplatzes und einem anderen herzustellen, einschließlich:

- „Standplatzrollgasse“: ein Teil eines Vorfelds, der als Rollbahn bezeichnet und ausschließlich dazu bestimmt ist, Zugang zu Luftfahrzeugstandplätzen zu gewähren,
- „Vorfeld-Rollbahn“: ein Teil eines Rollbahnsystems, der auf einem Vorfeld gelegen ist und dazu bestimmt ist, eine durchgehende Rollstrecke über das Vorfeld zu gewähren,
- „Schnellabrollbahn“: eine Rollbahn, die spitzwinklig mit einer Piste verbunden und dazu bestimmt ist, gelandeten Flugzeugen das Abrollen mit höheren Geschwindigkeiten als auf anderen Abrollbahnen zu ermöglichen und dadurch die Pistenbelegungszeiten so gering wie möglich zu halten.

„**Temporäre Zivile Luftraumreservierung (TRA)**“: Lufträume der Klasse C oder D von definierter und in luftfahrtüblicher Weise kundgemachter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, die in der Zeit der jeweiligen Aktivierung, temporär als Luftraum der Klasse G klassifiziert werden.

„**Hoheitsgebiet**“: Die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Schutz oder der Mandatsgewalt eines Staates unterliegen.

„**Schwelle**“: Der Anfang des für die Landung benutzbaren Teils der Piste.

‘**Significant point**’ means a specified geographical location used in defining an ATS route or the flight path of an aircraft and for other navigation and ATS purposes.

‘**Special VFR flight**’ means a VFR flight cleared by air traffic control to operate within a control zone in meteorological conditions below VMC.

‘**State aircraft**’ means any aircraft used by military, customs or police.

‘**Strayed aircraft**’ means an aircraft which has deviated significantly from its intended track or which reports that it is lost.

‘**Surface movement radar (SMR)**’: A primary radar that provides surveillance cover for the manoeuvring area. (ICAO Doc 9924, Aeronautical surveillance manual)

‘**Surveillance radar**’ means radar equipment used to determine the position of an aircraft in range and azimuth.

‘**Taxiing**’ means movement of an aircraft on the surface of an aerodrome or an operating site under its own power, excluding take-off and landing.

‘**Taxiway**’ means a defined path on a land aerodrome established for the taxiing of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another, including:

- Aircraft stand taxiway means a portion of an apron designated as a taxiway and intended to provide access to aircraft stands only,
- Apron taxiway means a portion of a taxiway system located on an apron and intended to provide a through taxi route across the apron,
- Rapid exit taxiway means a taxiway connected to a runway at an acute angle and designed to allow landing aeroplanes to turn off at higher speeds than are achieved on other exit taxiways thereby minimising runway occupancy times.

‘**Temporary reserved airspace (TRA)**’: Airspaces classified as airspace C or D, published in vertical and lateral dimensions in the AIP, that change during activation their airspace class temporary to G.

‘**Territory**’ means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of a State.

‘**Threshold**’ means the beginning of that portion of the runway usable for landing.

„Voraussichtliche Gesamtflugdauer“:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

‘Total estimated elapsed time’ means:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„**Sicht**“: Die Sicht für Luftfahrtzwecke, die der größeren der folgenden Entfernungen entspricht:

- a) der größten Entfernung, in der ein schwarzer Gegenstand mit geeigneten Abmessungen in Bodennähe vor einem hellen Hintergrund gesehen und erkannt werden kann,
- b) der größten Entfernung, in der Lichter im Bereich einer Leuchtstärke von 1 000 Candela vor einem unbeleuchteten Hintergrund gesehen und erkannt werden können.

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

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

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

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

2. ALLGEMEINE REGELN

2.1. Schutz von Personen und Sachen

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

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

2.1.2. Mindesthöhen

2.1.2.1. SERA.3105 Mindesthöhen

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

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

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

‘**Visibility**’ means visibility for aeronautical purposes which is the greater of:

- a) the greatest distance at which a black object of suitable dimensions, situated near the ground, can be seen and recognised when observed against a bright background,
- b) the greatest distance at which lights in the vicinity of 1 000 candelas can be seen and identified against an unlit background.

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

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

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

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

2. GENERAL RULES

2.1. Protection of persons and property

2.1.1. SERA.3101 Negligent or reckless operation of aircraft

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

2.1.2. Minimum heights

2.1.2.1. SERA.3105 Minimum heights

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

1. alle Luftfahrzeuge, die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes bewegen, Positionslichter führen, die den Weg des Luftfahrzeugs relativ zu einem Beobachter anzeigen, und es dürfen keine anderen Lichter geführt werden, die mit diesen Lichtern verwechselt werden können,
 2. alle Luftfahrzeuge, die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befinden, sofern sie nicht stehen und auf andere Weise ausreichend beleuchtet sind, Lichter führen, die die äußersten Punkte ihrer Struktur anzeigen, soweit praktikabel;
 3. alle Luftfahrzeuge, die auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes rollen oder geschleppt werden, Lichter führen, die auf das Luftfahrzeug aufmerksam machen, und
 4. alle Luftfahrzeuge auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes, deren Triebwerke laufen, Lichter führen, die dies anzeigen.
- c) Außer gemäß Buchstabe e müssen alle Luftfahrzeuge im Flug, die mit Zusammenstoß-Warnlichtern ausgerüstet sind, um die Anforderung von Buchstabe a Nummer 1 zu erfüllen, diese Lichter auch am Tag führen.
- d) Außer gemäß den Bestimmungen des Buchstaben e müssen alle Luftfahrzeuge,
1. die auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes rollen oder geschleppt werden und mit Zusammenstoß-Warnlichtern ausgerüstet sind, die Anforderung von Buchstabe b Nummer 3 erfüllen, oder
 2. die sich auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes befinden und mit Lichtern ausgerüstet sind, um die Anforderung von Buchstabe b Nummer 4 zu erfüllen, diese Lichter auch am Tag führen.
- e) Ein Pilot darf blinkende Lichter, die zur Erfüllung der Anforderungen der Buchstaben a, b,c und d installiert sind, ausschalten oder ihre Intensität verringern, wenn sie
1. die ordnungsgemäße Wahrnehmung von Pflichten beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten oder
 2. einen Dritten in schädlicher Weise blenden oder blenden könnten.

2.2.5. SERA.3220 Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen

Ein Luftfahrzeug darf unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen nur geflogen werden, wenn

- a) das Luftfahrzeug über eine voll funktionsfähige Doppelsteuerung verfügt und

1. all aircraft moving on the movement area of an aerodrome shall display navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer and other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights;
 2. unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable;
 3. all aircraft taxiing or being towed on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to attract attention to the aircraft; and
 4. all aircraft on the movement area of an aerodrome whose engines are running shall display lights which indicate that fact.
- c) Except as provided by (e), all aircraft in flight and fitted with anti-collision lights to meet the requirement of a) 1. shall display such lights also during day.
- d) Except as provided by e), all aircraft:
1. taxiing or being towed on the movement area of an aerodrome and fitted with anti-collision lights, to meet the requirement of b) 3.; or
 2. on the movement area of an aerodrome and fitted with lights to meet the requirement of b) 4.;
- e) A pilot shall be permitted to switch off or reduce the intensity of any flashing lights fitted to meet the requirements of a), b), c) and d) if they do or are likely to:
1. adversely affect the satisfactory performance of duties; or
 2. subject an outside observer to harmful dazzle.

2.2.5. SERA.3220 Simulated instrument flights

An aircraft shall not be flown under simulated instrument flight conditions unless:

- a) fully functioning dual controls are installed in the aircraft; and

- b) ein zusätzlicher qualifizierter Pilot (in dieser Vorschrift als Sicherheitspilot bezeichnet) einen Sitz am Steuer einnimmt und als Sicherheitspilot für die Person tätig ist, die das Luftfahrzeug unter angenommenen Instrumentenflugbedingungen steuert. Der Sicherheitspilot muss ausreichende Sicht nach vorn und nach beiden Seiten des Luftfahrzeugs haben, oder es muss ein kompetenter Beobachter, der mit dem Sicherheitspiloten in Verbindung steht, eine Position im Luftfahrzeug einnehmen, von der aus das Sichtfeld des Beobachters das des Sicherheitspiloten entsprechend ergänzt.
- c) Flüge nach angenommenen Instrumentenflugbedingungen sind nur zulässig, wenn es sich beim Sicherheitspilot um einen Piloten mit entsprechender Lizenz und Berechtigungen für das betreffende Luftfahrzeug handelt.

2.2.6. SERA.3225 Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet,

- a) den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;
- b) sich in den Verkehrsfluss einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten;
- c) außer im Fall von Ballonen Richtungsänderungen beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist oder eine anderweitige Anweisung der Flugverkehrskontrolle erfolgt;
- d) außer im Fall von Ballonen gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, wegen der Ausrichtung der Piste oder aus Rücksicht auf den Flugbetrieb eine andere Richtung vorzuziehen ist.

2.2.7. SERA.3230 Betrieb auf dem Wasser

- a) Wenn sich Luftfahrzeuge oder ein Luftfahrzeug und ein Wasserfahrzeug einander nähern und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, hat jedes Luftfahrzeug die Umstände sorgfältig zu berücksichtigen, einschließlich der Einschränkungen des jeweiligen Fahrzeugs.
1. Kreuzen der Bewegungsrichtung. Das Luftfahrzeug, das ein anderes Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug auf seiner rechten Seite hat, hat diesem Vorfahrt zu gewähren und ausreichend Abstand zu halten.
 2. Annäherung auf Gegenkurs. Nähert sich ein Luftfahrzeug einem anderen Luftfahrzeug oder einem Wasserfahrzeug in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung, hat es seinen Kurs nach rechts zu ändern und ausreichend Abstand zu halten.

- b) an additional qualified pilot (in this rule called a safety pilot) occupies a control seat to act as safety pilot for the person who is flying under simulated instrument conditions. The safety pilot shall have adequate vision forward and to each side of the aircraft, or a competent observer in communication with the safety pilot shall occupy a position in the aircraft from which the observer's field of vision adequately supplements that of the safety pilot.
- c) flights under simulated instrument flight conditions are only permissible if the safety pilot has an appropriate licence and appropriate authorisations for the relevant aircraft.

2.2.6 SERA.3225 Operation on and in the vicinity of an aerodrome

An aircraft operated on or in the vicinity of an aerodrome shall:

- a) observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision;
- b) conform with or avoid the pattern of traffic formed by other aircraft in operation;
- c) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC;
- d) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.

2.2.7. SERA.3230 Water operations

- a) When two aircraft or an aircraft and a vessel are approaching one another and there is a risk of collision, the aircraft shall proceed with careful regard to existing circumstances and conditions including the limitations of the respective craft.
1. Converging. An aircraft which has another aircraft or a vessel on its right shall give way so as to keep well clear.
 2. Approaching head-on. An aircraft approaching another aircraft or a vessel head-on, or approximately so, shall alter its heading to the right to keep well clear.

ENR 1.5 WARTE-, ANFLUG- UND ABFLUGVERFAHREN

1. WARTERUNDE

1.1. Allgemeines

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

2. ANFLÜGE

BESONDERE (NATIONALE) FLUGVERFAHREN

2.1. Allgemeine Hinweise

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

2.2. Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt (EAT)

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

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

2.3. Fehlanflugverfahren

2.3.1. Piloten können bei Instrumentenflügen, soweit es die Anweisungen ihres Luftfahrzeughalters gestatten, ungeachtet der jeweiligen Wetterbedingungen den Landeanflug beginnen. Wenn jedoch bei Erreichen der vorgeschriebenen Sinkflugmindesthöhe am MAPt (bei Nicht-Präzisionsanflügen) oder der Entscheidungshöhe (bei Präzisionsanflügen) kein ausreichender Sichtkontakt zur Fortsetzung des Anfluges bis zur Landung besteht, so ist das vorgeschriebene Fehlanflugverfahren durchzuführen.

(Ausnahme: ATC Freigabe für Standard Anflugverfahren in Innsbruck unterliegt bestimmten Wettermindestbedingungen, siehe AD 2.)

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

1. HOLDING PATTERN

1.1. General

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

2. ARRIVING FLIGHTS

SPECIAL (NATIONAL) FLIGHT PROCEDURES

2.1. General provisions

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

2.2. Expected Approach Time (EAT)

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

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

2.3. Missed approach procedure

2.3.1. Pilots of IFR flights may commence their approach-to-land regardless of the prevailing meteorological conditions provided the instructions of their aircraft operating agencies do not prescribe otherwise. If the required visual reference to continue the approach - to land successfully - has not been established at the MAPt when reaching the minimum descent altitude/height (during a non-precision approach) or at the decision altitude/height (during a precision approach), the appropriate missed approach procedure shall be carried out.

(Exception: ATC clearance for standard approach procedures in Innsbruck is subject to certain weather conditions, see AD 2.)

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

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

3. ABFLÜGE

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

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

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

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

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

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

3.2. Standard Instrumenten Abflugstrecken (SID)

Allgemeine Hinweise

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

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

3. DEPARTING FLIGHTS

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

3.1.1. To avoid delays with running engines pilots of IFR flights shall request permission for start-up from TWR before starting engines.

This must not be done before all preparations for departure have been completed (doors closed). On the initial call to start the engines, the parking position must be transmitted.

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

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

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

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

3.2. Standard Instrument Departure Routes (SID)

General Remarks

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

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

ENR 1.6 ATS-ÜBERWACHUNGSDIENSTE UND -VERFAHREN

1. PRIMÄRRADAR

VIE Reichweite 120 NM

2. SEKUNDÄRRUNDSICHTRADAR

SSR WEST (FEI) Reichweite 150 NM

SSR SÜD (KOR) Reichweite 150 NM

VIE Reichweite 120 NM

- Die vorgenannten SSR-Bodenanlagen ermöglichen die Abfrage nach den Modi A, C und S sowie eine Dekodierung von 4096 Kodes.
- Falls Piloten Modus A, Kode 7700, 7600 oder 7500 einstellen, so wird dies an den Radarsichtgeräten automatisch angezeigt.
- Das Kriterium zur Bestimmung, dass eine bestimmte Flugfläche bzw. Flughöhe von einem Luftfahrzeug belegt ist, beträgt 60 M (200 FT).

2.1. Weitbereichs Multilateration

WAM Reichweite FIR LOVV + 40 NM außerhalb oberhalb und einschließlich der verlautbarten MRVA

- Das vorgenannte Multilaterations System ermöglicht die Abfrage nach den Modi A, C und S sowie eine Dekodierung von 4096 Kodes.
- Falls Piloten Modus A, Kode 7700, 7600 oder 7500 einstellen, so wird dies an den Radarsichtgeräten automatisch angezeigt.
- Das Kriterium zur Bestimmung, dass eine bestimmte Flugfläche bzw. Flughöhe von einem Luftfahrzeug belegt ist, beträgt 60 M (200 FT).

2.2. Grafische Darstellung des Gebietes mit ASR/SSR und WAM Bedeckung

Karte für Radarmindestflughöhen-ICAO Österreich/Austria – siehe ENR 6.5.

2.3. MRVA bei Verwendung von ASR/SSR und WAM

Karte für Radarmindestflughöhen-ICAO

- Graz siehe LOWG AD 2 MAP 12-1,
- Innsbruck siehe LOWI AD 2 MAP 12-1,
- Klagenfurt siehe LOWK AD 2 MAP 12-1,
- Linz siehe LOWL AD 2 MAP 12-1,
- Salzburg siehe LOWS AD 2 MAP 12-1,
- Wien-Schwechat siehe LOWW AD 2 MAP 12-1.

3. AUTOMATISCHE BORDABHÄNGIGE FLUGÜBERWACHUNG-RUNDSENDEBETRIEB (ADS-B)

Zur Zeit nicht verfügbar

ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

1. PRIMARY RADAR

VIE Range 120 NM

2. SECONDARY SURVEILLANCE RADAR

SSR WEST (FEI) Range 150 NM

SSR SOUTH (KOR) Range 150 NM

VIE Range 120 NM

- The above mentioned SSR ground equipment will interrogate on Modes A, C and S being capable of decoding 4096 codes.
- If pilots select on Mode A either Code 7700, 7600 or 7500, this will be indicated on the displays automatically.
- The criterion used to determine that a specified level is occupied by an aircraft is 60 M (200 FT).

2.1. Wide Area Multilateration

WAM Range FIR LOVV + 40 NM outside above and including the published MRVA

- The above mentioned Multilateration System will interrogate on Modi A, C and S, being capable of decoding 4096 codes.
- If pilots select on Mode A either Code 7700, 7600 or 7500, this will be indicated on the displays automatically.
- The criterion used to determine that a specified level is occupied by an aircraft is 60 M (200 FT).

2.2. Graphic portrayal of area of coverage of ASR/SSR and WAM

ATC Surveillance Minimum Altitude Chart-ICAO Österreich/Austria – see ENR 6.5.

2.3. MRVA when using ASR/SSR and WAM

ATC Surveillance Minimum Altitude Chart-ICAO

- Graz see LOWG AD 2 MAP 12-1,
- Innsbruck see LOWI AD 2 MAP 12-1,
- Klagenfurt see LOWK AD 2 MAP 12-1,
- Linz see LOWL AD 2 MAP 12-1,
- Salzburg see LOWS AD 2 MAP 12-1,
- Wien-Schwechat see LOWW AD 2 MAP 12-1.

3. AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE-BROADCAST (ADS-B)

At the time not available

4. RADARVERFAHREN

4.1. Allgemeines

4.1.1. Flugverkehrsdienste mittels 'Surveillance'-Sensoren werden gemäß den in ICAO Doc 4444, KAPITEL 8 und Doc 7030 festgelegten Verfahren ausgeübt und zwar

- bei der Bezirkskontrollstelle Wien und
- bei den Anflugkontrollstellen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien,
- bei der Flugplatzkontrollstelle Wien.

4.1.2. Betrieb des Transponders

- Die Schaltung des Transponders und die Einstellung der Modi und Kodes haben die Piloten entsprechend den Anweisungen der Flugverkehrskontrolle vorzunehmen.
- Sofern keine andere Anweisung erteilt wurde, hat der Pilot eines Instrumentenfluges beim Einflug in die FIR WIEN den Code beizubehalten, der ihm von der benachbarten Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen wurde.
- Der Pilot eines Sichtfluges soll den Transponder, falls vorhanden, auf Modus A, Code 7000 und Modus C schalten. Dieses Verfahren ist auch bei Einflug von Sichtflügen in die FIR WIEN oder bei Übergang von Instrumentenflug zum Sichtflug zu beachten, wenn bei diesem Übergang kein anderer Code zugewiesen wurde.
- Für Wartungszwecke soll Transponder Modus A, Code 7777 geschaltet werden.

4.1.3. Betrieb des Transponders in Notfällen

4.1.3.1. Notverfahren

Im Notfall hat der Pilot:

- einen bereits zugewiesenen Code beizubehalten (eine Codeänderung kann zu Identitätsverlust führen);
- wenn von ATC ein anderer Code aufgetragen wird, diesen zu schalten;
- Modus A Code 7700 zu schalten, falls noch kein Code zugewiesen wurde oder wenn es im Einzelfall die bessere Maßnahme ist (z.B. Notsinkflug **und** Funkprobleme).

4.1.3.2. Ausfall der Funkverbindung

Bei Ausfall des Funkempfängers hat der Pilot den Transponder auf Modus A, Code 7600 einzustellen.

4.1.3.3. Der Pilot eines Luftfahrzeuges, das entführt wird, soll sich bemühen, den SSR-Transponder auf Modus A, Code 7500 zu schalten, um seine Lage anzuzeigen, falls nicht die Umstände Modus A, Code 7700 rechtfertigen.

4.2. Standortmeldungen

4.2.1. Standortmeldungen von IFR-Flügen

4.2.1.1. Standortmeldungen sollen grundsätzlich gemäß dem gültigen AIC SPRECHFUNKVERFAHREN FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST erfolgen.

4. RADAR PROCEDURES

4.1. General

4.1.1. Air traffic services by use of surveillance sensors are provided in accordance with the procedures in ICAO Doc 4444, CHAPTER 8 and Doc 7030 by

- the area control centre Wien and
- the approach control offices at Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg and Wien,
- the aerodrome control tower Wien.

4.1.2. Operation of transponder

- Pilots shall operate the transponder and select modes and codes in accordance with ATC instructions.
- If not otherwise instructed the pilot of an IFR flight entering the FIR WIEN shall maintain the code assigned to him by the adjacent ATC unit.
- The pilot of a VFR flight shall operate the SSR transponder - if available - on Mode A, Code 7000 and Mode C. This procedure shall also be observed by VFR flights entering the FIR WIEN and in case of a change from IFR to VFR flight if in connection with this change no other code has been assigned.
- For maintenance purposes Mode A, Code 7777 shall be selected.

4.1.3. Operation of transponder in case of emergency

4.1.3.1. Emergency procedures

In case of emergency a pilot has:

- to continue to squawk an assigned code (a code change might cause loss of identity);
- if instructed by ATC to change the code, to do so;
- to squawk Mode A Code 7700 if no code has been assigned or in an individual case this is the better course of action (e.g. emergency descent **and** communication troubles).

4.1.3.2. Radio communication failure

In the event of an aircraft receiver failure, the pilot shall select Mode A, Code 7600.

4.1.3.3. The pilot of an aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to select Mode A, Code 7500 to notify his situation, unless Mode A, Code 7700 is justified by the prevailing circumstances.

4.2. Position reports

4.2.1. Position Reports of IFR flights

4.2.1.1. Position reports shall be transmitted in accordance with the current version of the AIC RADIO COMMUNICATION PROCEDURES FOR THE AERONAUTICAL MOBILE SERVICE.

4.2.1.2. Alle weiteren Standortmeldungen können entfallen, vorausgesetzt, das Luftfahrzeug wurde mittels Radar identifiziert und wenn von ATC nicht anders aufgetragen.

4.2.1.2. Subsequent position reports may be omitted, provided that the aircraft is radar identified and unless otherwise instructed by ATC.

4.3. Einschränkungen des ATS-Überwachungsdienstes für unkontrollierte Flüge

4.3. Limitations of ATS surveillance service for uncontrolled flights

4.3.1. ATS-Dienststellen informieren einen unkontrollierten Flug nicht über die Beendigung des ATS-Überwachungsdienstes im Zusammenhang mit der Übergabe an einen Flugplatz oder eine ATS-Dienststelle welche keinen ATS-Überwachungsdienst erbringt.

4.3.1. ATS units will not inform uncontrolled flights about the termination of ATS surveillance service in context with the transfer of communication to aerodromes or ATS units not providing ATS surveillance service.

4.3.2. Unter gewissen Umständen ist es nicht möglich unkontrollierte Flüge unverzüglich über eine verlorene Identifizierung zu informieren. Dies ist dann der Fall, wenn mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden kann, dass der Verlust der Identifikation nur für einen sehr kurzen Zeitraum andauern wird (z.B.: aufgrund von bekannter Topografie).

4.3.2. Circumstances may arise where it is not feasible to inform the pilot of an uncontrolled flight immediately when identification is lost. This is applicable when reasonable assurance exists, that the loss of identification will only last for a very limited period of time (e.g. due to known topography).

4.4. Radardienst für Sichtflüge in Schwierigkeiten

4.4. Radar service for VFR aircraft in difficulty

4.4.1. Soweit durchführbar, geben ATS-Stellen, die mit Radar ausgerüstet sind, Radarunterstützung an in Schwierigkeiten geratene Luftfahrzeuge, die nach Sichtflugregeln fliegen, vorausgesetzt diese

4.4.1. As far as practicable radar equipped ATS units provide radar assistance and navigation service (vectors) to VFR aircraft in difficulty, provided the aircraft

- können mit der jeweiligen ATS-Stelle Funksprechverbindung herstellen,
- befinden sich innerhalb des Radarerfassungsbereiches und
- können mittels Radar identifiziert werden.

- can communicate with the ATS unit concerned,
- are within radar coverage and
- can be radar identified.

Die Piloten werden ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass die Genehmigung zur Inanspruchnahme einer solchen Radarunterstützung den Piloten nicht zur Verletzung von Vorschriften berechtigt. Navigationsanleitungen im Rahmen der Radarunterstützung sind lediglich als **Information** anzusehen.

Pilots should clearly understand the authorization to proceed in accordance with such radar navigational assistance does not constitute authorization for the pilot to violate regulations. In effect, assistance provided is on the basis that navigational guidance issued is an **information** only.

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

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

4.4.2. Ist eine Ausweichmöglichkeit vorhanden, nach der ein Flug in VMC durchführbar erscheint, sollen Piloten ohne Instrumentenflugberechtigung eher diese Möglichkeit nützen, als Radarführung zu verlangen.

4.4.2. If an alternative course of action is available which permits flight in VMC, non-instrument rated pilots should choose this alternative rather than requesting a vector.

4.4.3. Um mögliche Gefahren, welche durch eine Radarführung in IMC auftreten können, zu vermeiden, soll ein Pilot, welcher in Schwierigkeiten geraten ist, den Flugverkehrsleiter über die Wetterbedingungen sowohl in dem Gebiet, in welchem der Flug gerade durchgeführt wird, als auch auf der Strecke davor, informieren und Folgendes beachten:

4.4.3. To avoid possible hazards resulting from being vectored into IMC, a pilot in difficulty should keep the air traffic controller advised of the weather conditions in which he is operating and along the course ahead and should observe the following:

- besitzt ein Pilot die Instrumentenflugberechtigung und ist das Luftfahrzeug für den Instrumentenflug ausgerüstet, so soll er dies durch die Abgabe eines Instrumentenflugplanes bekanntgeben und den Flug entsprechend der (den) Freigabe(n) fortsetzen;

- if the pilot is instrument rated and the aircraft is instrument equipped, the pilot should so indicate by filing an IFR flight plan and continue the flight according relevant clearance(s);

- Ist eine Vorgangsweise gemäß 4.4.1. nicht möglich, soll der Pilot ohne Instrumentenflugberechtigung den Flugverkehrsleiter zeitgerecht informieren und im schlechtesten Fall "Notfall" erklären.

4.4.4. Die Piloten werden ersucht

- ATS sofort bei Auftreten und Erkennen von Schwierigkeiten zu informieren und nicht zu warten, bis ein Notfall eintritt;
- nach dem ersten Funkkontakt mit ATS so viele Informationen wie nur möglich zu geben, wie Art der Schwierigkeiten, Standort (so weit wie möglich in Bezug auf eine Navigationsfunkhilfe), Flughöhe, Radar Kode (wenn mit Transponder ausgerüstet), Wetterbedingungen, Zielflugplatz, beanspruchter Dienst und so weit wie möglich ob instrumentenflugberechtigt oder nicht;
- nicht die Frequenz zu wechseln, ohne die jeweiligen Flugverkehrsdienststellen davon zu informieren oder - wo dies vorgeschrieben ist - ohne deren Zustimmung einzuholen.
- ATC Anweisungen oder Informationen zu beachten oder wenn nicht möglich, ATS unverzüglich zu informieren, dass sie nicht befolgt werden können.

4.5. Service Einschränkung

4.5.1. Service Einschränkung aufgrund von Radarausfall

- 4.5.1.1. Im Falle eines kompletten Radaranlagenausfalles ausgenommen Flugfunkverkehr, soll der Radar-Flugverkehrsleiter:

NOTWENDIGE AKTIONEN SETZEN, UM EINE NICHT AUF RADAR BASIERENDE STAFFELUNG ZWISCHEN DEN LUFTFAHRZEUGEN ZU ERZIELEN
DIE PILOTEN ÜBER DIE BEENDIGUNG DES RADARDIENSTES INFORMIEREN

Außer es besteht die Gewährleistung, dass der komplette Radaranlagenausfall nur von einer sehr kurzen Dauer ist, sollen Schritte zur Minimierung der Anzahl der Luftfahrzeuge, die in das betroffene Gebiet einfliegen dürfen, gesetzt werden, so dass sie ohne die Verwendung von Radar sicher behandelt werden.

4.5.1.2. Staffelung im Notfall

Sofern eine Standard "Staffelung ohne Anwendung von RADAR" nicht sofort ausgeübt werden kann, so kann als Notmaßnahme auf Folgendes zurückgegriffen werden:

HERSTELLUNG DER STAFFELUNG IM NOTFALL	
darüber	1000 FT
----- FL 410 -----	
in oder unter	500 FT

- if action according 4.4.1. above is not possible the non-instrument rated pilot should advise the air traffic controller in time and in the worst situation possible may declare "emergency".

4.4.4. Pilots are requested

- to inform ATS of the difficulty immediately after occurrence and recognition; they should not wait until the situation becomes an emergency;
- to give as much information as possible after initial contact with ATS such as nature of difficulty, position (in relation to a navigational aid as possible), level, radar code (if transponder equipped), weather conditions, destination, service requested and so far as practicable, if instrument rated or not;
- not to change frequency without informing the ATS unit or whenever so prescribed without permission of this unit;
- to adhere to ATC instructions or information or if not possible, advise ATS immediately that they cannot be obeyed.

4.5. Limitations of Service

4.5.1. Service limitations due to radar failure

- 4.5.1.1. In the event of complete failure of the radar equipment except for air-ground communications, the radar air traffic controller shall:

TAKE THE NECESSARY ACTION TO ESTABLISH NON RADAR SEPARATION BETWEEN THE AIRCRAFT
INFORM PILOTS ABOUT THE TERMINATION OF RADAR SERVICE

Except when there is assurance that the complete radar equipment failure will be of a very limited duration, steps shall be taken to limit the number of aircraft permitted to enter the area to that which can safely handled without the use of radar.

4.5.1.2. Emergency Separation

As an emergency measure the following may be resorted to temporarily if standard NON-RADAR separation cannot be provided immediately:

ESTABLISH EMERGENCY SEPARATION	
above	1000 FT
----- FL 410 -----	
at or below	500 FT

Anmerkung: Staffelung im Notfall kann zeitweilig in jeder Notfallsituation angewandt werden.

Remark: Emergency separation may be applied temporarily in any case of emergency.

4.5.2. Verfahren bei Ausfall der Sprechfunkverbindung

siehe GEN 3.3

4.5.2. Radio Communication Failure Procedures

see GEN 3.3

4.5.3. Verfahren bei Ausfall des SSR-Transponders für kontrollierte IFR-Flüge

Im Falle des Ausfalls des SSR-Transponders bei einem kontrollierten IFR-Flug in einem Luftraum, in dem ein funktionierender SSR-Transponder vorgeschrieben ist, kommen, je nach Zeitpunkt, zu dem der SSR-Transponderausfall festgestellt wird, folgende Verfahren zu Anwendung:

1. Transponderausfall außerhalb des Zuständigkeitsbereiches (AoR) der Austro Control GmbH (siehe ENR 6.6 und ENR 2.2)

Die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen sind bemüht, die Durchführung des Fluges gemäß dem geltenden Flugplan zu ermöglichen (siehe GEN 1.5). Unbeschadet dessen kann der Einflug in den Zuständigkeitsbereich der Austro Control GmbH aus Sicherheitsgründen verweigert werden.

2. Transponderausfall im Zuständigkeitsbereich (AoR) der Bezirkskontrollstelle (ACC) Wien (siehe ENR 6.6 und ENR 2.2)

Die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen sind bemüht, die Durchführung des Fluges gemäß dem geltenden Flugplan zu ermöglichen (siehe GEN 1.5). Unbeschadet dessen kann aus Sicherheitsgründen in bestimmten Verkehrssituationen eine Landung am Flughafen Linz (LOWL) oder Wien-Schwechat (LOWW) erforderlich sein. In solchen Fällen erhalten Piloten entsprechende Anweisungen von der Flugverkehrskontrollstelle.

3. Transponderausfall im Zuständigkeitsbereich (AoR) einer Anflugkontrollstelle (APP) (siehe ENR 6.6 und ENR 2.2)

Die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen sind bemüht, die Durchführung des Fluges gemäß dem geltenden Flugplan zu ermöglichen (siehe GEN 1.5). Unbeschadet dessen kann in bestimmten Verkehrssituationen aus Sicherheitsgründen ein Weiterflug nicht ermöglicht werden und Piloten müssen folgendes erwarten:

4.5.3. Procedure for SSR transponder failure for controlled IFR flights

In case a controlled IFR flight is experiencing an SSR transponder failure in an airspace where the carriage of a functioning SSR transponder is mandatory the following procedures shall be applied depending on when the SSR transponder failure is detected:

1. Transponder failure outside of the area of responsibility (AoR) of Austro Control GmbH (see ENR 6.6 and ENR 2.2)

Relevant ATC units will endeavour to provide for continuation of the flight in accordance with the current flight plan (see GEN 1.5). However, the entry into the area of responsibility (AoR) of Austro Control GmbH may be denied for safety reasons.

2. Transponder failure within the area of responsibility (AoR) of the area control center (ACC) Wien (see ENR 6.6 and ENR 2.2)

Relevant ATC units will endeavour to provide for continuation of the flight in accordance with the current flight plan (see GEN 1.5). However, in certain traffic situations, the flight may be required to land at aerodrome Linz (LOWL) or Wien-Schwechat (LOWW) for safety reasons. In such cases pilots may expect relevant instructions by ATC.

3. Transponder failure within the area of responsibility (AoR) of an approach control unit (APP) (see ENR 6.6 and ENR 2.2)

Relevant ATC units will endeavour to provide for continuation of the flight in accordance with the current flight plan (see GEN 1.5). However, in certain traffic situations continuation of the flight may not be possible for safety reasons and pilots shall expect the following:

- a) Im Falle eines Transponderausfalls der unmittelbar vor der Landung festgestellt wird, wird dem Luftfahrzeug im Regelfall das Fortsetzen des Anfluges und die Landung ermöglicht.
- b) Im Falle eines Transponderausfalls der unmittelbar nach dem Start festgestellt wird, kann das Luftfahrzeug zur Rückkehr zum Startflugplatz aufgefordert werden.
- c) Im Falle eines Transponderausfalls der während des Durchflugs durch den Zuständigkeitsbereich (AoR) einer Anflugkontrollstelle (APP) festgestellt wird, erhalten Piloten entsprechende Anweisungen von der Flugverkehrskontrollstelle.

Anmerkung: In bestimmten Verkehrssituationen können solche Anweisungen auch die Aufforderung zur Landung auf dem nächsten geeigneten Flugplatz beinhalten.

- a) In case of a transponder failure which is detected shortly before landing, the aircraft will generally be permitted to continue the approach and land.
- b) In case of a transponder failure which is detected shortly after take-off the aircraft may be required to return to the departure aerodrome.
- c) In case of a transponder failure which is detected while en-route within the area of responsibility (AoR) of an approach control unit (APP), pilots may expect relevant instructions by ATC.

Remark: In certain traffic situations such instructions may contain the requirement to land at the nearest suitable aerodrome.

FUNKSTELLE (VAR) (VOR Deklination)	KENNUNG	FREQUENZ (CH)	DIENSTSTUNDEN	KOORDINATEN	ELEV DME ANTENNA	ANMERKUNGEN
NAME OF STATION (VAR) (VOR declination)	IDENT	FREQUENCY (CH)	HOURS OF OPERATION	COORDINATES		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
KORALPE DME	KOR	CH 31X	H24	46 47 14.43N 014 58 15.72E	<u>2146.1 M /</u> <u>7041 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LINZ DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	LNZ	116.60 MHZ (CH 113X)	H24	DME: 48 13 46.89N 014 06 11.95E DVOR: 48 13 46.96N 014 06 11.36E	<u>348.9 M /</u> <u>1145 FT</u>	083° MAG, 2.7 NM zur Schwelle Piste 08; Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach W-NW. 083° MAG, 2.7 NM to THR RWY 08; Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to W-NW. FRA(I); FRA(A): LOWL; FRA(D): LOWL, LOWS
PATSCHERKOFEL DME	PAT	CH 57X	H24	47 12 30.86N 011 27 36.93E	<u>2245.7 M /</u> <u>7368 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
RABENWALD DME	RAW	CH 58Y	H24	47 16 54.62N 015 46 22.95E	<u>1059.1 M /</u> <u>3475 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
RATTENBERG NDB (4°E / JAN 2022)	RTT	303.00 KHZ	H24	47 25 51.32N 011 56 24.19E	NIL	Reichweite 40 NM. Range 40 NM. FRA(EX); FRA(A): LOWI; FRA(D): LOWI, LOWS
SALZBURG DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 4°E)	SBG	113.80 MHZ (CH 85X)	H24	DME: 48 00 08.80N 012 53 34.37E DVOR: 48 00 09.30N 012 53 33.94E	<u>455.3 M /</u> <u>1494 FT</u>	DME nicht verwendbar unterhalb 10000 FT außerhalb 60 NM. Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach E. DME not useable BLW 10000 FT beyond 60 NM. Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to E. FRA(I); FRA(A): LOWI, LOWL; FRA(D): LOWS
SOLLENAU DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	SNU	115.50 MHZ (CH 102X)	H24	47 52 29.55N 016 17 18.37E	<u>271.4 M /</u> <u>891 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500 jedoch 40 NM nach N. Coverage 60 NM/FL500 but 40 NM to N. FRA(I); FRA(D): LOWW
STOCKERAU DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	STO	113.00 MHZ (CH 77X)	H24	DME: 48 25 01.51N 016 01 07.53E DVOR: 48 25 01.69N 016 01 06.94E	<u>228.7 M /</u> <u>750 FT</u>	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500. FRA(I); FRA(A): LOWL

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

FUNKSTELLE (VAR) (VOR Deklination)	KENNUNG	FREQUENZ (CH)	DIENSTSTUNDEN	KOORDINATEN	ELEV DME ANTENNA	ANMERKUNGEN
NAME OF STATION (VAR) (VOR declination)	IDENT	FREQUENCY (CH)	HOURS OF OPERATION	COORDINATES		REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
STRADNER KOGEL DME	STK	CH 92Y	H24	46 50 42.83N 015 55 54.99E	659.1 M / 2162 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
VILLACH DME	VIW	CH 76X	H24	46 41 46.86N 013 54 53.61E	1918.6 M / 6295 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
WAGRAM DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	WGM	112.20 MHZ (CH 59X)	H24	DME: 48 19 26.10N 016 29 26.91E DVOR: 48 19 25.88N 016 29 27.43E	<u>174.9 M /</u> <u>574 FT</u>	Bereich 60 NM/FL250. Coverage 60 NM/FL250. FRA(I)

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

LOWL AD 2.1	Linz	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.1	Linz	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.2	Lage und Verwaltung des Flugplatzes.....	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data.....	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.3	Betriebszeiten	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.3	Operational hours.....	LOWL AD 2-1
LOWL AD 2.4	Abfertigungsdienste und Einrichtungen.....	LOWL AD 2-2
LOWL AD 2.4	Handling services and facilities.....	LOWL AD 2-2
LOWL AD 2.5	Einrichtungen für Passagiere.....	LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.5	Passenger facilities	LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.6	Rettungs- und Feuerwehrdienste.....	LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.6	Rescue and fire fighting services.....	LOWL AD 2-3
LOWL AD 2.7	Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung.....	LOWL AD 2-4
LOWL AD 2.7	Seasonal availability - clearing.....	LOWL AD 2-4
LOWL AD 2.8	Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en).....	LOWL AD 2-5
LOWL AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data.....	LOWL AD 2-5
LOWL AD 2.9	Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen.....	LOWL AD 2-6
LOWL AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings.....	LOWL AD 2-6
LOWL AD 2.10	Flugplatzhindernisse.....	LOWL AD 2-7
LOWL AD 2.10	Aerodrome obstacles.....	LOWL AD 2-7
LOWL AD 2.11	Verfügbare Wetterinformationen.....	LOWL AD 2-7
LOWL AD 2.11	Meteorological information provided.....	LOWL AD 2-7
LOWL AD 2.12	Äussere Pistenmerkmale.....	LOWL AD 2-8
LOWL AD 2.12	RWY physical characteristics	LOWL AD 2-8
LOWL AD 2.13	Verfügbare Strecken.....	LOWL AD 2-9
LOWL AD 2.13	Declared distances	LOWL AD 2-9
LOWL AD 2.14	Anflug- und Pistenbefeuerung.....	LOWL AD 2-10
LOWL AD 2.14	Approach and runway lighting.....	LOWL AD 2-10
LOWL AD 2.15	Sonstige Befeuerung, Notstromversorgung.....	LOWL AD 2-11
LOWL AD 2.15	Other lighting, secondary power supply.....	LOWL AD 2-11

LOWL AD 2.16	Hubschrauberlandefläche	LOWL AD 2-12
LOWL AD 2.16	Helicopter landing area	LOWL AD 2-12
LOWL AD 2.17	ATS Luftraum	LOWL AD 2-13
LOWL AD 2.17	ATS airspace	LOWL AD 2-13
LOWL AD 2.18	ATS Fernmeldeeinrichtungen	LOWL AD 2-13
LOWL AD 2.18	ATS communication facilities	LOWL AD 2-13
LOWL AD 2.19	Funknavigations- und Landehilfen	LOWL AD 2-14
LOWL AD 2.19	Radio navigation and landing aids	LOWL AD 2-14
LOWL AD 2.20	Lokale Flugplatzregelungen.....	LOWL AD 2-17
LOWL AD 2.20	Local aerodrome regulations.....	LOWL AD 2-17
LOWL AD 2.21	Verfahren zur Lärmvermeidung	LOWL AD 2-19
LOWL AD 2.21	Noise abatement procedures	LOWL AD 2-19
LOWL AD 2.22	Flugverfahren	LOWL AD 2-19
LOWL AD 2.22	Flight procedures	LOWL AD 2-19
LOWL AD 2.23	Zusätzliche Informationen	LOWL AD 2-22
LOWL AD 2.23	Additional information	LOWL AD 2-22
LOWL AD 2.24	Verfügbare Flugplatzkarten	LOWL AD 2-24
LOWL AD 2.24	Charts related to an aerodrome	LOWL AD 2-24
LOWL AD 2.25	"Visual Segment Surface (VSS) penetration".....	LOWL AD 2-24
LOWL AD 2.25	Visual Segment Surface (VSS) penetration.....	LOWL AD 2-24

LOAV AD 2.1	Vöslau	LOAV AD 2-1
LOAV AD 2.1	Vöslau	LOAV AD 2-1
LOAV AD 2.2	Lage und Verwaltung des Flugplatzes	LOAV AD 2-1
LOAV AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	LOAV AD 2-1
LOAV AD 2.3	Betriebszeiten	LOAV AD 2-1
LOAV AD 2.3	Operational hours	LOAV AD 2-1
LOAV AD 2.4	Abfertigungsdienste und Einrichtungen	LOAV AD 2-2
LOAV AD 2.4	Handling services and facilities	LOAV AD 2-2
LOAV AD 2.5	Einrichtungen für Passagiere	LOAV AD 2-3
LOAV AD 2.5	Passenger facilities	LOAV AD 2-3
LOAV AD 2.6	Rettungs- und Feuerwehrdienste	LOAV AD 2-3
LOAV AD 2.6	Rescue and fire fighting services	LOAV AD 2-3
LOAV AD 2.7	Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung	LOAV AD 2-3
LOAV AD 2.7	Seasonal availability - clearing	LOAV AD 2-3
LOAV AD 2.8	Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en).....	LOAV AD 2-4
LOAV AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data.....	LOAV AD 2-4
LOAV AD 2.9	Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen	LOAV AD 2-4
LOAV AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings.....	LOAV AD 2-4
LOAV AD 2.10	Flugplatzhindernisse	LOAV AD 2-5
LOAV AD 2.10	Aerodrome obstacles	LOAV AD 2-5
LOAV AD 2.11	Verfügbare Wetterinformationen	LOAV AD 2-5
LOAV AD 2.11	Meteorological information provided.....	LOAV AD 2-5
LOAV AD 2.12	Äussere Pistenmerkmale	LOAV AD 2-6
LOAV AD 2.12	RWY physical characteristics	LOAV AD 2-6
LOAV AD 2.13	Verfügbare Strecken	LOAV AD 2-8
LOAV AD 2.13	Declared distances	LOAV AD 2-8
LOAV AD 2.14	Anflug- und Pistenbefeuerng	LOAV AD 2-8
LOAV AD 2.14	Approach and runway lighting	LOAV AD 2-8
LOAV AD 2.15	Sonstige Befeuerng, Notstromversorgung.....	LOAV AD 2-9
LOAV AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	LOAV AD 2-9

LOAV AD 2.16	Hubschrauberlandefläche	LOAV AD 2-10
LOAV AD 2.16	Helicopter landing area	LOAV AD 2-10
LOAV AD 2.17	ATS Luftraum	LOAV AD 2-10
LOAV AD 2.17	ATS airspace	LOAV AD 2-10
LOAV AD 2.18	ATS Fernmeldeeinrichtungen	LOAV AD 2-10
LOAV AD 2.18	ATS communication facilities	LOAV AD 2-10
LOAV AD 2.19	Funknavigations- und Landehilfen	LOAV AD 2-11
LOAV AD 2.19	Radio navigation and landing aids	LOAV AD 2-11
LOAV AD 2.20	Lokale Flugplatzregelungen	LOAV AD 2-11
LOAV AD 2.20	Local aerodrome regulations	LOAV AD 2-11
LOAV AD 2.21	Verfahren zur Lärmvermeidung	LOAV AD 2-16
LOAV AD 2.21	Noise abatement procedures	LOAV AD 2-16
LOAV AD 2.22	Flugverfahren	LOAV AD 2-16
LOAV AD 2.22	Flight procedures	LOAV AD 2-16
LOAV AD 2.23	Zusätzliche Informationen	LOAV AD 2-17
LOAV AD 2.23	Additional information	LOAV AD 2-17
LOAV AD 2.24	Verfügbare Flugplatzkarten	LOAV AD 2-18
LOAV AD 2.24	Charts related to an aerodrome	LOAV AD 2-18
LOGF AD 2	Fürstenfeld	LOGF AD 2-1
LOGG AD 2	Punitz-Güssing	LOGG AD 2-1
LOGI AD 2	Trieben	LOGI AD 2-1
LOGK AD 2	Kapfenberg	LOGK AD 2-1
LOGL AD 2	Lanzen-Turnau	LOGL AD 2-1
LOGM AD 2	Mariazell	LOGM AD 2-1
LOGO AD 2	Niederöblarn	LOGO AD 2-1
LOGP AD 2	Pinkafeld	LOGP AD 2-1
LOGT AD 2	Leoben/Timmersdorf	LOGT AD 2-1
LOGW AD 2	Weiz/Unterfladnitz	LOGW AD 2-1

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

LOIJ AD 2.16	Hubschrauberlandefläche	LOIJ AD 2-8
LOIJ AD 2.16	Helicopter landing area	LOIJ AD 2-8
LOIJ AD 2.17	ATS Luftraum	LOIJ AD 2-8
LOIJ AD 2.17	ATS airspace	LOIJ AD 2-8
LOIJ AD 2.18	ATS Fernmeldeeinrichtungen	LOIJ AD 2-8
LOIJ AD 2.18	ATS communication facilities	LOIJ AD 2-8
LOIJ AD 2.19	Funknavigations- und Landehilfen	LOIJ AD 2-9
LOIJ AD 2.19	Radio navigation and landing aids	LOIJ AD 2-9
LOIJ AD 2.20	Lokale Flugplatzregelungen	LOIJ AD 2-9
LOIJ AD 2.20	Local aerodrome regulations	LOIJ AD 2-9
LOIJ AD 2.21	Verfahren zur Lärmvermeidung	LOIJ AD 2-10
LOIJ AD 2.21	Noise abatement procedures	LOIJ AD 2-10
LOIJ AD 2.22	Flugverfahren	LOIJ AD 2-10
LOIJ AD 2.22	Flight procedures	LOIJ AD 2-10
LOIJ AD 2.23	Zusätzliche Informationen	LOIJ AD 2-10
LOIJ AD 2.23	Additional information	LOIJ AD 2-10
LOIJ AD 2.24	Verfügbare Flugplatzkarten	LOIJ AD 2-11
LOIJ AD 2.24	Charts related to an aerodrome	LOIJ AD 2-11
LOIK AD 2	Kufstein-Langkampfen	LOIK AD 2-1
LOIR AD 2	Reutte-Höfen	LOIR AD 2-1
LOKF AD 2	Feldkirchen/Ossiacher See	LOKF AD 2-1
LOKG AD 2	Ferlach-Glainach	LOKG AD 2-1
LOKH AD 2	Friesach/Hirt	LOKH AD 2-1
LOKL AD 2	Lienz-Nikolsdorf	LOKL AD 2-1
LOKM AD 2	Mayerhofen bei Friesach	LOKM AD 2-1
LOKN AD 2	Nötsch im Gailtal	LOKN AD 2-1
LOKR AD 2	St. Donat-Mairist	LOKR AD 2-1
LOKW AD 2	Wolfsberg	LOKW AD 2-1
LOLC AD 2	Scharnstein	LOLC AD 2-1
LOLE AD 2	Eferding	LOLE AD 2-1
LOLF AD 2	Freistadt	LOLF AD 2-1
LOLG AD 2	St. Georgen am Ybbsfeld	LOLG AD 2-1
LOLH AD 2	Hofkirchen	LOLH AD 2-1
LOLK AD 2	Ried-Kirchheim	LOLK AD 2-1
LOLM AD 2	Micheldorf	LOLM AD 2-1
LOLO AD 2	Linz-Ost	LOLO AD 2-1
LOLS AD 2	Schärding-Suben	LOLS AD 2-1
LOLT AD 2	Seitenstetten	LOLT AD 2-1
LOLU AD 2	Gmunden-Laakirchen	LOLU AD 2-1

LOLW AD 2.1	Wels.....	LOLW AD 2-1
LOLW AD 2.1	Wels.....	LOLW AD 2-1
LOLW AD 2.2	Lage und Verwaltung des Flugplatzes	LOLW AD 2-1
LOLW AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	LOLW AD 2-1
LOLW AD 2.3	Betriebszeiten	LOLW AD 2-1
LOLW AD 2.3	Operational hours	LOLW AD 2-1
LOLW AD 2.4	Abfertigungsdienste und Einrichtungen	LOLW AD 2-2
LOLW AD 2.4	Handling services and facilities	LOLW AD 2-2
LOLW AD 2.5	Einrichtungen für Passagiere	LOLW AD 2-3
LOLW AD 2.5	Passenger facilities	LOLW AD 2-3
LOLW AD 2.6	Rettungs- und Feuerwehrdienste	LOLW AD 2-3
LOLW AD 2.6	Rescue and fire fighting services	LOLW AD 2-3
LOLW AD 2.7	Jahreszeitlich bedingte Verfügbarkeit-Räumung	LOLW AD 2-3
LOLW AD 2.7	Seasonal availability - clearing	LOLW AD 2-3
LOLW AD 2.8	Vorfelder, Rollbahnen und Höhenmesserkontrollposition(en).....	LOLW AD 2-4
LOLW AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data.....	LOLW AD 2-4
LOLW AD 2.9	Rollhilfen und Kontrollsysteme und Markierungen	LOLW AD 2-4
LOLW AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings.....	LOLW AD 2-4
LOLW AD 2.10	Flugplatzhindernisse	LOLW AD 2-5
LOLW AD 2.10	Aerodrome obstacles	LOLW AD 2-5
LOLW AD 2.11	Verfügbare Wetterinformationen	LOLW AD 2-5
LOLW AD 2.11	Meteorological information provided.....	LOLW AD 2-5
LOLW AD 2.12	Äussere Pistenmerkmale.....	LOLW AD 2-6
LOLW AD 2.12	RWY physical characteristics.....	LOLW AD 2-6
LOLW AD 2.13	Verfügbare Strecken.....	LOLW AD 2-8
LOLW AD 2.13	Declared distances.....	LOLW AD 2-8
LOLW AD 2.14	Anflug- und Pistenbefeuerng.....	LOLW AD 2-8
LOLW AD 2.14	Approach and runway lighting.....	LOLW AD 2-8
LOLW AD 2.15	Sonstige Befeuerng, Notstromversorgung.....	LOLW AD 2-9
LOLW AD 2.15	Other lighting, secondary power supply.....	LOLW AD 2-9

LOLW AD 2.16	Hubschrauberlandefläche	LOLWAD2-10
LOLW AD 2.16	Helicopter landing area	LOLWAD2-10
LOLW AD 2.17	ATS Luftraum	LOLWAD2-10
LOLW AD 2.17	ATS airspace	LOLWAD2-10
LOLW AD 2.18	ATS Fernmeldeeinrichtungen	LOLWAD2-10
LOLW AD 2.18	ATS communication facilities	LOLWAD2-10
LOLW AD 2.19	Funknavigations- und Landehilfen	LOLWAD2-11
LOLW AD 2.19	Radio navigation and landing aids	LOLWAD2-11
LOLW AD 2.20	Lokale Flugplatzregelungen	LOLWAD2-11
LOLW AD 2.20	Local aerodrome regulations	LOLWAD2-11
LOLW AD 2.21	Verfahren zur Lärmvermeidung	LOLWAD2-14
LOLW AD 2.21	Noise abatement procedures	LOLWAD2-14
LOLW AD 2.22	Flugverfahren	LOLWAD2-14
LOLW AD 2.22	Flight procedures	LOLWAD2-14
LOLW AD 2.23	Zusätzliche Informationen	LOLWAD2-14
LOLW AD 2.23	Additional information	LOLWAD2-14
LOLW AD 2.24	Verfügbare Flugplatzkarten	LOLWAD2-15
LOLW AD 2.24	Charts related to an aerodrome	LOLWAD2-15
LOSM AD 2	Mauterndorf	LOSM AD 2-1

LOWZ AD 2.1	Zell am See	LOWZ AD 2-1
LOWZ AD 2.1	Zell am See	LOWZ AD 2-1
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 2-5
LOWZ AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings.....	LOWZ AD 2-5
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 2-9
LOWZ AD 2.17	ATS airspace	LOWZ AD 2-9
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

4.6 Nichtoptische Anflughilfen

4.6.1 Ausrüstung

- a) Die ILS Bodenanlagen für Instrumentenpisten sind mit unterbrechungsloser Stromversorgung (USV) ausgerüstete Doppelanlagen, die nach den Normen und Empfehlungen der ICAO im Annex 10, Volume I, Teil I, Kapitel 3, Punkt 3.1 errichtet und betrieben werden.
- b) Automatische Überwachungsanlagen (Monitore) nach den Forderungen der ICAO im Annex 10, Volume I, Teil I, sind für alle ILS Teilkomponenten vorhanden.
Jene ILS Landekursender, die für den Cat II und/oder Cat III Betrieb zugelassen sind, werden zusätzlich von einem Fernfeldmonitor überwacht. Piloten von anfliegenden Luftfahrzeugen werden unverzüglich über jede Abweichung oder Störung der ILS-Anlagen informiert.
- c) Flugüberprüfungen der ILS Anlagen werden in regelmäßigen Abständen und nach den Richtlinien der ICAO im ICAO Dokument 8071 durchgeführt.

4.6.2 ILS-Schutzzonen

- a) Zum Schutz der Landekursabstrahlung ist die "Sensitive Area" errichtet.
- b) Für ATC-Zwecke ist als "LOC-Sensitive Area" ein rechteckiger Bereich definiert, der sich
 - MAX 105 Meter (Salzburg Piste 15),
 - 120 Meter (Wien-Schwechat Piste 29) und
 - 150 Meter (alle anderen zugelassenen Pisten),auf beiden Seiten parallel zur Pistenmittellinie und zwischen der Landekursantenne und dem Pistenanfang erstreckt.
- c) **Bei CAT II oder CAT III Flugbetrieb** wird die ILS Schutzzone für ein anfliegendes Luftfahrzeug immer dann freigehalten, sobald es sich innerhalb von 2 NM von der Pistenschwelle bis zum Ende des Landevorganges befindet. Bei RVR zwischen 125 M und 75 M wird die ILS Schutzzone immer dann für ein abfliegendes Luftfahrzeug freigehalten, wenn der ILS Landekursender zur Führung während des Startvorganges verwendet wird.

4.6 Non - Visual Aids

4.6.1 Equipment

- a) ILS ground equipment serving instrument runways are no-break power supplied dual-systems and situated and operated according to the Standards and Recommended Practices laid down in ICAO Annex 10, Volume I, part I, chapter 3, item 3.1.
- b) Automatic monitor systems according to the requirements of Annex 10, Volume I, part I are provided for all ILS ground systems components.
LOC certificated for Cat II and/or Cat III operations are additionally monitored by a far-field monitor. Pilots will be informed without delay about any deficiency.
- c) Flight inspections are conducted in regular intervals and in accordance with the guidelines of ICAO Document 8071.

4.6.2 ILS Sensitive Areas

- a) A sensitive area for localizer protection is established.
- b) For ATC purposes the LOC sensitive area is defined as a rectangular area which is located within parallel lines
 - MAX 105 metres (Salzburg RWY 15),
 - 120 metres (Wien-Schwechat RWY 29) and
 - 150 metres (all other approved runways) on both sides of the runway centreline and between the localizer aerial and the beginning of the runway.
- c) **During CAT II or CAT III operations** the ILS sensitive area is kept clear of all vehicles and aircraft at all times when an approaching aircraft is within 2 NM from threshold until it has completed its landing run and in case of RVR is between 125 M and 75 M at all times that an aircraft taking off is using the ILS localizer for guidance during the take-off run.

4.6.3 Notstromversorgung

Alle Funknavigationsanlagen und Fernmeldeeinrichtungen sind mit unterbrechungsloser Stromversorgung ausgerüstet, die RVR Meßanlagen sind notstromversorgt.

4.7 Dienste auf Flugplätzen

4.7.1 Flugplatzdienste

Die Wartung und Kontrolle der optischen Anflughilfen sowie der Pisten und Rollbahnen wird in regelmäßigen Abständen vom Flugplatzhalter vorgenommen.

Die Wartung und die Kontrolle der nichtoptischen Anflughilfen wird von der Austro Control GmbH vorgenommen.

4.7.2 Bodenrollkontrolle

Rollende Luftfahrzeuge werden mittels Sprechfunk (RTF) geleitet.

Anmerkung 1: In Wien-Schwechat werden Bodenbewegungsradar und Erweitertes Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem (A-SMGCS) eingesetzt.

Anmerkung 2: In Salzburg wird ein Multilaterationssystem zur Unterstützung der Flugverkehrskontrollstelle eingesetzt.

4.7.3 Luftfahrtinformationsdienst

Normalerweise kann ein Pilot erwarten, daß alle Anlagen, die für den Allwetterflugbetrieb einer Piste vorhanden sind, auch in Betrieb sind.

Jede Änderung der Betriebsbereitschaft oder jede Art einer Unregelmäßigkeit oder Ausfall einer Anlage, die länger als eine Stunde andauert, wird mittels NOTAM verlautbart; die Piloten werden darüber entweder durch ATC und/oder ATIS entsprechend informiert.

4.7.4 Wetterdienst

- a) Auf allen Flugplätzen werden zu den festgelegten Zeiten genaue Wetterbeobachtungen nach den Normen und Empfehlungen der ICAO im ICAO Annex 3 vorgenommen.
- b) Die Pistensichtweite (RVR) wird normalerweise mit elektronischen Geräten (Vorwärtsstremessanlage) gemessen. Die Vorwärtsstremessanlage bei der Aufsetzzone, im Mittelteil und am Stoppende der Pisten werden auf der Flugplatzkarte als "Position A, B oder C" bezeichnet; ihre Lage ist auf der Flugplatzkarte (im Kapitel AD 2.24) ersichtlich. Die Übermittlung der Pistensichtweite (RVR-Werte) im Sprechfunkwege ist in Punkt 6.11.1 beschrieben.
- c) Fällt die RVR Meßstrecke bei der Aufsetzzone aus, so wird der RVR Wert vom Mittelteil der Piste übermittelt.

4.6.3 Secondary Power Supply

All radio navigation aids and essential communication equipment are no-break power supplied, the RVR assessment system is secondary power supplied.

4.7 Services at aerodromes

4.7.1 Aerodrome services

Maintenance and inspection of the visual aids, runways and taxiways is done in regular intervals by the aerodrome operator.

Maintenance and inspection of the non-visual aids is executed by the Austro Control GmbH.

4.7.2 Surface movement guidance

Taxiing aircraft are guided by RTF.

Remark 1: At Wien-Schwechat surface movement radar (SMR) and Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) are deployed.

Remark 2: At Salzburg the ATC Unit is supported by a multilateration system in the provision of its tasks.

4.7.3 Aeronautical Information Services

Under normal circumstances pilots may expect that facilities provided for all-weather-operations to the particular runway are operative.

Any change in operational status or any other deficiency, if caused by a failure expected to last more than one hour, will be promulgated by NOTAM; pilots will be informed accordingly by ATC and/or ATIS.

4.7.4 Meteorological Service

- a) Accurate and timely reporting of meteorological conditions at the aerodrome concerned according to ICAO Annex 3 is provided.
- b) Runway Visual Range (RVR) is normally assessed by electronical forwardscatter instruments; position of forwardscatter instruments at touch-down zone, mid-point and stop-end of the runways are on the aerodrome chart designated as position A, B and C respectively and indicated on the aerodrome chart (AD 2.24) accordingly.
For transmission of RVR values by RTF see item 6.11.1.
- c) If the TDZ RVR assessment unit fails, the RVR value from the mid-point will be transmitted.

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	RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG	01 OCT-31 MAY Schneepflüge, Schneeschleudern, Schneefräsen, Schneeladegerät, Kehrblasgeräte, Streugeräte für chemische Enteisung, Sandstreugeräte, Enteisungsgeräte mit Hubhöhe von 15 M (AEA-Typ II).
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	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	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste, Rollbahn, Vorfeld
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN
3	ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE	Folgende Boden-Enteisungsmittel werden verwendet: Kalium Acetat (KAC), Natriumformiat (NAFO), Harnstoff (UREA), Kaliumformiat (KFOR).
	USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT	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	SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE	NIL
	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS	
5	ANMERKUNGEN	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

LOWG AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)

LOWG AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	GAC: Bitumen, PCN 52/F/B/X/T HANGAR: Bitumen, PCN 36/F/B/W/T MAIN: Beton, PCN 50/R/A/W/T SOUTH: Bitumen, PCN 50/F/B/W/T, Beton, PCN 53/R/A/W/T WEST: 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.
	APRON SURFACE AND STRENGTH	GAC: Bitumen, PCN 52/F/B/X/T HANGAR: Bitumen, PCN 36/F/B/W/T MAIN: Concrete, PCN 50/R/A/W/T SOUTH: Bitumen, PCN 50/F/B/W/T, Concrete, PCN 53/R/A/W/T WEST: 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.

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 DEKLINATION)	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)	GRZ	116.200 MHZ (CH109X)	H24	DME: 46 57 19.53N 015 26 57.89E DVOR: 46 57 19.12N 015 26 58.00E	333.5 M / 1094 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LOC 34C (5°E / JAN 2022)	OEG	110.900 MHZ	H24	47 00 23.57N 015 26 07.32E	NIL	NIL	Facility performance CAT III/E/4 LOC course 345° MAG
DME 34C	OEG	CH46X	H24	46 58 48.73N 015 26 25.63E	337.8 M / 1108 FT	NIL	NIL
GP 34C		330.800 MHZ	H24	46 58 48.66N 015 26 26.07E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 16.2 M / 53 FT
DME	RAW	CH58Y	H24	47 16 54.62N 015 46 22.95E	<u>1059.1 M / 3475 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
DME	STK	CH92Y	H24	46 50 42.83N 015 55 54.99E	659.1 M / 2162 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E16A (RWY 16C)	1575.42 MHZ (CH92411) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 47 00 07.22N 015 26 11.81E	387 M / 1270 FT	NIL	NIL

___ 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 E34A (RWY 34C)	1575.42 MHZ (CH72310) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 46 58 40.03N 015 26 35.81E	379 M / 1242 FT	NIL	NIL

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

LOWG AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

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

LOWG AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

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

LOWG AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. Vorzugsweise Pistenrichtung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LOWG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

1. Preferential runway system

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LOWG AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWG 1-5

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

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

2. LEER GELASSEN

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

3.1. Anflüge

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

3.1.1.1. Für Anflüge über den Meldepunkt Graz Nord ist grundsätzlich der Sichtflugstrecke über den Meldepunkt Green City bis Autobahn West zu folgen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Sichtflugstrecke so genau wie möglich geflogen wird, um einen unbeabsichtigten Einflug in die TRA LOWG GLIDER L oder U zu vermeiden.

Anmerkung: Ist die TRA LOWG GLIDER L und U nicht aktiv, können Piloten erwarten beim Einflug über den Meldepunkt Graz Nord direkt zum Meldepunkt Autobahn West freigegeben zu werden.

3.1.1.2. Für Anflüge über den Meldepunkt Sender Dobl ist besonders darauf zu achten, dass nach Einflug in die CTR LOWG keinesfalls die Autobahn A2 überflogen wird, um einen unbeabsichtigten Einflug in die TRA LOWG GLIDER L oder U zu vermeiden. (Details siehe Sichtflugkarte Graz)

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

LOWG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWG 1-5

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

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

2. LEFT BLANK

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

3.1. Approaches

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

3.1.1.1. Arrivals via reporting point Graz Nord shall follow the depicted VFR-route via reporting point Green City until reaching Autobahn West. It is important to note that the VFR-route shall be flown as exact as possible to avoid drifting unintentionally into TRA LOWG GLIDER L or U.

Remark: In case the TRA LOWG GLIDER L and U is not active pilots may expect clearance to proceed from the reporting point Graz Nord directly to Autobahn West.

3.1.1.2. Arrivals via Sender Dobl shall particularly note that after entering CTR LOWG the highway A2 shall under no circumstances be overflown to avoid drifting unintentionally into TRA LOWG GLIDER L or U. (details see Chart for VFR flights Graz)

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

LOWI AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOWI AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	In Flughafennähe und Innsbruck Stadt
		Near AP and Innsbruck city
2	RESTAURANTS	Restaurant, Backshop und Bar im Terminal
		Restaurant, bakery and bar in the terminal
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Öffentlicher Autobus Linie "F", Taxi, Mietwagendienst
	TRANSPORTATION	Public bus line "F", taxi, car rental service
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Erste-Hilfe-Station, Rettungswagen, Spitäler (2 NM)
	MEDICAL FACILITIES	Airport first aid station, ambulance, hospitals (2 NM)
5	BANK UND POSTAMT	Bank: Bankomat Postamt: NIL
	BANK AND POST OFFICE	Bank: Automated teller machine Post office: NIL
6	TOURISTENINFORMATION	NIL
	TOURIST OFFICE	
7	ANMERKUNGEN	Bordverpflegung auf Anfrage 12 Stunden vor Abflug
	REMARKS	Catering O/R 12 HR prior DEP

LOWI AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWI AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Kategorie 8 (ICAO)
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	CAT 8 (ICAO)
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	Kommando- und Bergungsfahrzeuge, Rettungsboot
	RESCUE EQUIPMENT	Command and rescue vehicles, rescue boat
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Bergeequipment bis 25.000 KG verfügbar, größer 25.000 KG auf Anforderung
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	equipment up to 25.000 KG available, more than 25.000 KG on request
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWI AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG

LOWI AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	RÄUMUNGS-AUSRÜSTUNG	Ganzjährig. Schneepflüge, Schneefräsen, Schneeschleudern, Kehrmaschinen, Kehrblasgeräte, Streugeräte.
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	All seasons. Snow ploughs, rotary snow ploughs, snow blowers, sweeping machine, airblast sweepers, spreader.
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste, Rollbahn, Vorfeld
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN

3	ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE	Enteisungsmittel: KAC, NAFO, UREA
	USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT	De-icing fluids: KAC, NAFO, UREA
4	SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE	NIL
	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS	
5	ANMERKUNGEN	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

LOWI AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)

LOWI AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	NORD: Asphalt, AUW 2000 KG SÜD: Beton, PCN 75/R/A/W/T
	APRON SURFACE AND STRENGTH	NORTH: Asphalt, AUW 2000 KG SOUTH: Concrete, PCN 75/R/A/W/T
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	A: 18 M, Asphalt, PCN 45/F/A/W/T, Keine Rollbahnmittellinienbefeuern B: 23 M, Asphalt, PCN 68/F/A/W/T, Keine Rollbahnmittellinienbefeuern L: 23 M, Asphalt, PCN 45/F/B/W/T, max.Spannweite 30 M Y: 15 M, Gras, AUW 1000 KG Z: 15 M, Asphalt, AUW 2000 KG
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	A: 18 M, Asphalt, PCN 45/F/A/W/T, No TWY CL LGT B: 23 M, Asphalt, PCN 68/F/A/W/T, No TWY CL LGT L: 23 M, Asphalt, PCN 45/F/B/W/T, max. wing span 30 M Y: 15 M, Grass, AUW 1000 KG Z: 15 M, Asphalt, AUW 2000 KG
3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	Vorfeld - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel <u>579 M / 1900 FT</u> ODER Schwelle Piste 08 <u>581 M / 1907 FT</u> , Schwelle Piste 26 <u>577 M / 1894 FT</u> . ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	APN - AVG ELEV <u>579 M / 1900 FT</u> OR THR RWY 08 <u>581 M / 1907 FT</u> , THR RWY 26 <u>577 M / 1894 FT</u> . ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	NIL
	INS CHECKPOINTS	
6	ANMERKUNGEN	Wendefläche THR RWY 08: Asphalt, PCN 75/F/A/W/T Wendefläche THR RWY 26: Asphalt, PCN 75/F/A/W/T
	REMARKS	Turn pad THR RWY 08: Asphalt, PCN 75/F/A/W/T Turn pad THR RWY 26: Asphalt, PCN 75/F/A/W/T

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 DEKLINATION)	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 Backbeam (4°E / JAN 2022)	OEJ	109.700 MHZ	H24	47 18 53.68N 011 36 08.79E	NIL	NIL	LOC Backbeam course 063° MAG LOC LCA APRX 9 NM ENE of AD offset FM RCL.
DME	OEJ	CH34X	H24	47 18 53.37N 011 36 08.03E	842.2 M / 2763 FT	NIL	Bei Landekursender- Antenne liegend Co-located with LOC antenna
LOC (4°E / JAN 2022)	OEV	111.100 MHZ	H24	47 15 30.84N 011 20 26.21E	NIL	NIL	LOC course 254° MAG
DME	OEV	CH48X	H24	47 15 35.48N 011 21 12.73E	583.6 M / 1915 FT	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP (OEV)		331.700 MHZ	H24	47 15 36.32N 011 21 12.78E	NIL	NIL	GP 3.77° ILS RDH 19.4 M / 64 FT GP coverage restricted to +/- 5°. All IFR procedures are within the reduced coverage.
DME	PAT	CH57X	H24	47 12 30.86N 011 27 36.93E	<u>2245.7 M / 7368 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
NDB (4°E / JAN 2022)	RTT	303 KHZ	H24	47 25 51.32N 011 56 24.19E	NIL	NIL	Reichweite 40 NM. Range 40 NM.
L (4°E / JAN 2022)	RUM	320 KHZ	H24	47 16 33.36N 011 27 53.99E	NIL	NIL	Reichweite 25 NM. Range 25 NM.
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL

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

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN-KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	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 E26A (RWY 26)	1575.42 MHZ (CH95193) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 47 15 32.30N 011 21 28.07E	626.0 M / 2054 FT	NIL	NIL

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

LOWI AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN:

- 1.1. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWI (siehe AD 2.22);
- 1.2. Segelflugbetrieb zulässig (siehe AD 2.22);
- 1.3. Flugbetrieb mit Ultraleichtluftfahrzeugen gemäß § 4 Ziffer 6 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV) ist zulässig.
- 1.4. Fallschirmspringerlandungen im Bereich des Flugplatzareals sind gestattet;
- 1.5. Para- und Hängegleiterbetrieb in der CTR LOWI ist grundsätzlich **NICHT** zugelassen;

LOWI AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS:

- 1.1. Procedure for VFR flight within CTR LOWI (see AD 2.22);
- 1.2. Glider flying permitted (see AD 2.22);
- 1.3. Operation of Ultra-Light Aircraft according § 4 Number 6 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV) is permitted.
- 1.4. Parachute landings at Innsbruck aerodrome are permitted;
- 1.5. Para- and hanggliding within CTR LOWI basically **NOT** permitted;

7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWK AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOWK AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	Hotels in Klagenfurt und am Wörthersee
		Hotels in Klagenfurt and at the Wörthersee
2	RESTAURANTS	Flughafen Bistro, Bordverpflegung auf Anfrage 24 Stunden vor Abflug
		AP Bistro, Catering O/R 24 HR prior to DEP
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Öffentlicher Autobus, Taxi, Mietwagen
	TRANSPORTATION	Public bus, taxi, car rental service
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Flughafen-Sanitätsstelle; Spital (1 NM)
	MEDICAL FACILITIES	Airport first aid station; Hospital (1 NM)
5	BANK UND POSTAMT	Bank: Bankomat im Eingangsbereich Postamt: NIL
	BANK AND POST OFFICE	Bank: Automated teller machine near the entrance to the terminal building Post office: NIL
6	TOURISTENINFORMATION	Im Abflugbereich vorhanden
	TOURIST OFFICE	AVBL at DEP hall
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWK AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWK AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Kategorie 6 (ICAO)Kategorie 7 (ICAO) wird mit 8 stündiger Vorankündigung bereitgestellt. Kategorie 8 (ICAO) wird mit 24 stündiger Vorankündigung bereitgestellt.PPR: TEL: +43 463 41500 245 EMAIL: gac@airport-klagenfurt.at
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	CAT 6 (ICAO)CAT 7 (ICAO) will be provided with 8 HR advance notice. CAT 8 (ICAO) will be provided with 24 HR advance notice. PPR: TEL: +43 463 41500 245 EMAIL: gac@airport-klagenfurt.at
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	Gerätefahrzeuge, Bergungsfahrzeug
	RESCUE EQUIPMENT	Trucks, rescue vehicle
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Vorhanden
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	AVBL
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWK AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG

LOWK AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG	Ganzjährig. Schneepflüge, Schneefräse, Schneeschleudern, Kehrblasgeräte, Streugeräte für chemische Enteisung, Luftfahrzeugenteisungswagen (Hubhöhe 12 M), Luftfahrzeugenteisungswagen (Hubhöhe 17 M)
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	All seasons. Snow ploughs, rotary snow plough, snow blowers, airblast sweepers, spreader for chemical de-icing, vehicle for de-icing of aircraft (lifting up to 12 M), vehicle for de-icing of aircraft (lifting up to 17 M)
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste, Rollbahn, Vorfeld
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN
3	ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE	Folgende Boden-Enteisungsmittel werden verwendet: Kalium Acetat (KAC), Harnstoff (UREA).
	USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT	Following Surface de/anti-icing fluids and solid materials are used: potassium acetate fluids (KAC), carbamide (UREA).
4	SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE	NIL
	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS	
5	ANMERKUNGEN	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

LOWK AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)

LOWK AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	EAST I: Beton, PCN 62/R/B/W/T EAST II: Beton, PCN 62/R/B/W/T GAC: Bitumen, PCN 22/F/B/W/T MAIN: Beton, PCN 62/R/B/W/T SOUTH: Gras, AUW 2000 KG WEST: Beton, PCN 53/R/A/W/T
	APRON SURFACE AND STRENGTH	EAST I: Concrete, PCN 62/R/B/W/T EAST II: Concrete, PCN 62/R/B/W/T GAC: Bitumen, PCN 22/F/B/W/T MAIN: Concrete, PCN 62/R/B/W/T SOUTH: Grass, AUW 2000 KG WEST: Concrete, PCN 53/R/A/W/T
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	B: 23 M, Beton, PCN 62/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern C: 23 M, Beton, PCN 62/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern L: 23 M, Beton, PCN 62/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern M: 18 M, Beton, PCN 53/R/A/W/T, 5.0 M breite befestigte Schultern X1: 10 M, Gras, AUW 2000 KG X2: 10 M, Gras, AUW 2000 KG Y: 10 M, Gras, AUW 2000 KG Z: 10 M, Gras, AUW 2000 KG
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	B: 23 M, Concrete, PCN 62/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M C: 23 M, Concrete, PCN 62/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M L: 23 M, Concrete, PCN 62/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M M: 18 M, Concrete, PCN 53/R/A/W/T, paved shoulders, WID 5.0 M X1: 10 M, Grass, AUW 2000 KG X2: 10 M, Grass, AUW 2000 KG Y: 10 M, Grass, AUW 2000 KG Z: 10 M, Grass, AUW 2000 KG

LOWK AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN THR LGT COLOUR WINGBARS	ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
10L	SALS, 420 M, in 5 Stufen regelbar; Anflugbefeuersystem und Rollbahnmittellinienbefeuersystem gleichzeitig aktiviert für Landung auf Piste 10L. Geringe Abweichung des Abstands zwischen der einfachen Anflugbefeuersystem und dem ersten Pistenmittellinienfeuer auf Piste 10L. SALS, 420 M, adjustable in 5 stages; Approach lighting system and RCLL simultaneously activated for landing on RWY 10L. Minor deviation in distance between simple approach lighting system and first RWY CL LGT on RWY 10L.	grün (Unterflurfeuer, WBAR) G (SFC LGT, WBAR)	PAPI, Balken 283 M von versetzter Schwelle Piste 10L, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Gleitwinkel: 3.5° MEHT: 51.2 FT PAPI, Bars 283 M FM DTHR RWY 10L, LGT INTST adjustable in 5 stages. Glide angle: 3.5° MEHT: 51.2 FT	NIL
28R	PALS (ICAO-Standard, CAT II/III), 900 M, mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar PALS (ICAO-standard, CAT II/III), 900 M, with FLG LGT; adjustable in 5 stages	grün G	PAPI, Balken 354 M von Schwelle Piste 28R, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 63.1 FT PAPI, Bars 354 M FM DTHR RWY 28R, LGT INTST adjustable in 5 stages. Glide angle: 3.0° MEHT: 63.1 FT	weiß (Unterflurfeuer) Feuerabstand 30M W (SFC LGT) DIST BTN LGT 30M
10R	NIL	NIL	NIL	NIL
28L	NIL	NIL	NIL	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 PISTENRANDBEFUEERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBEFUEERUNG UND AUßENBALKEN RWY END LGT COLOUR WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
10L	W bis 900 M vor Pistenende; W/R von 900 M bis 300 M vor Pistenende; R 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	weiß, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 10L pistenauswärts R - pisteneinwärts W; Y auf den letzten 600 M der Piste) W, LIH (FM DTHR RWY 10L outward R - inward W; Y on the last 600 M of RWY)	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 PISTENRANDBEFUEUERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBEFUEUERUNG UND AUßENBALKEN RWY END LGT COLOUR WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
28R	W bis 900 M vor Pistenende; W/R von 900 M bis 300 M vor Pistenende; R 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	weiß, Hochleistungsfeuer (Y auf den letzten 600 M der Piste) W, LIH (Y on the last 600 M of RWY)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL
10R	NIL	NIL	NIL	NIL
28L	NIL	NIL	NIL	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
10L	Pistenbefueuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH
28R	Pistenbefueuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH
10R	NIL
28L	NIL

LOWK AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-STROMVERSORGUNG

LOWK AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT	NIL
	ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION	
2	LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG	LDI: NIL Anemometer: - Piste 10L: 240 M südlich der Pistenmittellinie, 310 M südöstlich der Schwelle Piste 10L, nicht befeuert. - Piste 28R: 310 M südlich der Pistenmittellinie, 640 M südwestlich der Schwelle Piste 28R, nicht befeuert.
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	LDI: NIL Anemometer: - RWY 10L: 240 M S of RCL, 310 M SE of THR RWY 10L, not LGTD. - RWY 28R: 310 M S of RCL, 640 M SW of THR RWY 28R, not LGTD.

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION) TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/ BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	IDENTIFI- ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS- ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
L (4°E / JAN 2022)	KI	313 KHZ	H24	46 38 00.68N 014 22 56.57E	NIL	NIL	283° MAG, 1.2 NM zu Schwelle Piste 28R; Reichweite 25 NM. 283° MAG, 1.2 NM to THR RWY 28R; Range 25 NM.
LOC 28R (4°E / JAN 2022)	OEK	110.100 MHZ	H24	46 38 48.03N 014 19 01.44E	NIL	NIL	Facility performance CAT III/ E/4 LOC course 282° MAG
DME 28R	OEK	CH38X	H24	46 38 18.62N 014 21 00.16E	447.6 M / 1469 FT	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 28R		334.400 MHZ	H24	46 38 18.91N 014 21 00.64E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 17.1 M / 56 FT
DME	VIW	CH76X	H24	46 41 46.86N 013 54 53.61E	1918.6 M / 6295 FT	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E10A (RWY 10L)	1575.42 MHZ (CH95190) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 46 38 43.58N 014 19 23.54E	496.0 M / 1627 FT	NIL	NIL

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION) TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/ BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	IDENTIFI- ZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS- ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
SBAS	EGNOS E28A (RWY 28R)	1575.42 MHZ (CH42247) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 46 38 20.70N 014 21 17.24E	488.0 M / 1601 FT	NIL	NIL

LOWK AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

1.1. Der Segelflug- und Fallschirmspringerbetrieb ist auf der unbefestigten Bewegungsfläche im südlichen Bereich des Flugplatzes durchzuführen. Eine Information darüber erfolgt via ATIS LOWK (FREQ: 126,330 MHz oder Tel. Nr.: +43 5 1703 6831).

1.2. Ergänzende Vorgaben zu AD 1.1, Punkt 6.5:

Folgende kontrollierte Flüge müssen vor der Aufgabe des ATC Flugplanes mit der ATC Stelle Klagenfurt (Telefonnummer +43 5 1703 6812) koordiniert werden:

LOWK AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

1.1. Glider flying and parachute jumping activity permitted on the unpaved movement area in the southern part of the aerodrome only. Information regarding glider flying and parachute jumping activity will be broadcasted via ATIS LOWK (FREQ: 126,330 MHz or phone number +43 5 1703 6831).

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

The following controlled flights shall be coordinated with the ATC unit Klagenfurt (telephone number +43 5 1703 6812) prior to the submission of an ATC flight plan:

4. GEWITTER MIT BLITZTÄTIGKEIT

4.1. Die Abfertigung wird im Fall von Blitztätigkeit innerhalb von 3 NM um den Flugplatzbezugspunkt eingestellt. Die Luftfahrzeugbesatzung wird via ATIS bzw. RTF informiert. Ein „Follow Me“-Fahrzeug zur Parkposition ist verfügbar.

5. CHEMISCHE ENTEISUNG

5.1. Die chemische Enteisierung ist limitiert bis zu einer Breite von 40 M auf der Piste 10L/28R und 15 M auf Rollbahnen. Die Streuung folgt den Mittellinienmarkierungen. Rollende Luftfahrzeuge sollen beim Zurollen bzw. Verlassen der Piste nicht von der Pistenmittellinienmarkierung und -befehuerung abweichen.

LOWK AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. Vorzugsweise Pistenrichtung

Zwecks Minderung des Fluglärms soll vorzugsweise auf der Piste 28R gelandet und von der Piste 10L gestartet werden (IFR und VFR Flüge).

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

1.2. Zwecks Minderung des Fluglärms beträgt die Platzrundenhöhe 3000 FT AMSL.

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

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

LOWK AD 2.22 FLUGVERFAHREN

Ankommende Instrumentenflüge sollen ihren Flug nach dem auf der Karte "Standard Instrument Arrival Routes" (Teil AD 2.24) dargestellten Streckenschema planen.

1. RADARGEFÜHRTE INSTRUMENTENFLÜGE IN DER TMA LOWK 1-4

1.1. Innerhalb der TMA LOWK 1-4 werden – soweit erforderlich – Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWK AD 2.18) bis zum Endanflug der verlautbarten Anflugverfahren radargeführt. Bei Ausübung der Radarkursführung im Anfangs- und Zwischenanflugteil des jeweiligen Anflugverfahrens, werden Mindestflughöhen, welche Hindernisse innerhalb von 3 NM beiderseits des Kurses berücksichtigen, eingehalten.

4. THUNDERSTORM WITH LIGHTNING ACTIVITY

4.1. Dispatch will be discontinued in case of lightning activity within 3 NM around airport reference point. Flight crew will be informed via ATIS or RTF. 'Follow Me' guidance to parking stand is available.

5. CHEMICAL DE-ICING

5.1. Chemical de-icing is limited to the width of 40 M on RWY 10L/28R and 15 M on taxiways. It is following centreline markings. Taxiing aircraft are requested to follow exactly centreline markings and lights while entering and leaving the runway.

LOWK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

1. Preferential runway system

To minimize noise landing on RWY 28R and take-off from RWY 10L shall be performed (IFR and VFR flights) whenever possible.

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

1.2. For the purpose of noise abatement the traffic pattern altitude is 3000 FT AMSL.

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

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

LOWK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

Arriving IFR flights shall plan their flight according to the routing depicted on the chart "Standard Instrument Arrival Routes" (see part AD 2.24).

1. RADAR SERVICE FOR IFR ARRIVALS WITHIN TMA LOWK 1-4

1.1. Within the TMA LOWK 1-4 during the operational hours of the radar approach unit (see LOWK AD 2.18) IFR flights will be – if necessary – radar vectored to the final approach track of the published approach procedures. When aircraft are radar vectored within the initial and the intermediate approach segment of the applicable IAP, the minimum radar vectoring altitudes applied, consider obstacles within 3 NM on either side of the track.

2. INSTRUMENTEN-ANFLUGVERFAHREN

2.1. Die Instrumenten-Anflugverfahren zur Piste 10L und zur Piste 28R sowie ein Circling-Verfahren zur Piste 10L sind im Teil AD 2.24 enthalten.

Der Einflug in ein Instrumentenanflugverfahren ist nur auf den verlautbarten Anflugkursen und Radialen zulässig.

3. IFR-ABFLÜGE

3.1. Wegen des gebirgigen Geländes in der Umgebung des Flughafens sowie der ungewöhnlich hohen Mindestflughöhen auf den ATS-Strecken ist eine sorgfältige Berechnung aller Abflug-Parameter und des Steiggradienten erforderlich.

Auf keinen Fall darf in eine Warterunde unterhalb der verlautbarten Mindestflughöhe eingeflogen werden.

4. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWK UND IN DER TMA LOWK 1-4

(Anweisungen sind einzuhalten)

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

4.1. Anflüge

4.1.1. Die Anflugsektoren 'North' bzw. 'West' enden in den jeweiligen Warterunden (Standardwarterunde mit Linkskurven). Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.

4.1.2. Anflüge vom Osten sollen über die Punkte E1 und E2 zum VFR-Sektor 'North' geführt werden.

4.1.3. Aus Lärmschutzgründen sollen die in der Sichtflugkarte verlautbarten maximalen Flughöhen für die Einflugsektoren so lange wie möglich gehalten werden.

4.1.4. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einen nicht kontrollierten Flugplatz auszuweichen. Ist dies nicht möglich, ist über die Punkte N2 und N3 einzufiegen und auf Lichtsignale in der Warterunde zu warten.

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

Anmerkung: Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung ist der Transponder auf A 7600 zu schalten.

2. INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

2.1. Instrument approach procedures to RWY 10L and to RWY 28R and a prescribed circling procedure to RWY 10L are provided and included in part AD 2.24.

Entry into an instrument approach procedure is restricted to the published inbound tracks and radials.

3. IFR DEPARTURES

3.1. Due to mountainous terrain in the vicinity of the airport and unusual high en-route minimum flight altitudes a careful calculation of the take-off parameters and the aircraft climb gradient is essential.

In no case enter a holding pattern below the published minimum holding altitude.

4. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWK AND WITHIN TMA LOWK 1-4

(Comply with instructions)

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

4.1. Approaches

4.1.1. Arrival sectors 'North' and 'West' end in the respective holding patterns (Standard Pattern with left turns). For further approach hold there if not received an approach or landing clearance previously.

4.1.2. Approaches from the east should be conducted via the points E1 and E2 to the VFR sector 'North'.

4.1.3. Published maximum flight altitudes for entry sectors according VFR chart should be kept as long as possible for noise abatement reasons.

4.1.4. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance, divert to an uncontrolled aerodrome. If unable, proceed via points N2 and N3 and hold in the holding pattern awaiting light signals.

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

Remark: In case of radio communication failure the pilot shall squawk A 7600.

4	ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN	Enteisungsfahrzeuge, Enteisungsmittel Typ 1 und Typ 4
	DE-ICING FACILITIES	ACFT de-icing vehicles, de-icing liquid type 1 and type 4
5	VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	auf Anfrage, beschränkte Verfügbarkeit.
	HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT	O/R, limited.
6	REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	Wartungsbetriebe auf Anfrage
	REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT	MAINT SER O/R
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWL AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOWL AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	Hotels in Linz, Gasthöfe in der Umgebung des Flughafens Hotels in Linz, inns in the VCY of the AP
	RESTAURANTS	Flughafenrestaurant AP restaurant
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Bus, Taxi, Mietwagendienst im Terminal, Bahnverbindung mit Shuttlebus
	TRANSPORTATION	Bus, taxi, car rental in terminal, train with shuttlebus
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Flughafen-Sanitätsstelle, Sanitätsfahrzeug auf Anfrage, Spitäler (5.7 NM)
	MEDICAL FACILITIES	AP first aid station, motor ambulance O/R, hospitals (5.7 NM)
5	BANKEN UND POSTÄMTER	Bank: Bankomat Postamt: NIL
	BANK AND POST OFFICE	Bank: Automated teller machine Post office: NIL
6	TOURISTENINFORMATION	Vorhanden
	TOURIST OFFICE	AVBL
7	ANMERKUNGEN	Bordverpflegung auf Anfrage
	REMARKS	Catering O/R

LOWL AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWL AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Kategorie 7 (ICAO); auf Anfrage 2 Stunden im Voraus Kategorie 9 (ICAO)
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	CAT 7 (ICAO); O/R 2 hours in advance CAT 9 (ICAO)
2	RETTUNGS AUSTRÜSTUNG	4 Löschfahrzeuge mit 36.000 Liter Wasser, 4.200 Liter Schaum (Level B) und 1.000 KG Pulver, 1 geländegängiges Fahrzeug
	RESCUE EQUIPMENT	4 crash trucks equipped with 36.000 l water, 4.200 l foam (Level B) and 1.000 KG dry chemical powder, 1 all-terrain vehicle

3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	koordiniert durch Flughafenverwaltung mit externen Partnern
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	coordinated by airport authority in consultation with outside partners
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

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

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

1	RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG	Schneepflüge, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehrblasgeräte, Enteisungsfahrzeuge, Streugeräte (chemisches Taumittel), Lastkraftwagen
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	Snow ploughs, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, de-icing vehicles, spreaders (chemicals), motor lorries
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste, Rollbahn, Abstellfläche
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN
3	ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE	Enteisungsmittel: KAC, NAFO
	USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT	De-icing fluids: KAC, NAFO
4	SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE	NIL
	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS	
5	ANMERKUNGEN	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

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

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

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	<p>GAC: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 11: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 12: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 13: Beton, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 21: Beton, PCN 57/R/C/W/T PRKG PSN 22: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 23: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 31: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 32: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 33: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 41: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 42: Beton, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 43: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T</p>
	APRON SURFACE AND STRENGTH	<p>GAC: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 11: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 12: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 13: Concrete, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 21: Concrete, PCN 57/R/C/W/T PRKG PSN 22: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 23: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 31: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 32: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 33: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T PRKG PSN 41: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 42: Concrete, PCN 53/R/A/W/T PRKG PSN 43: Bitumen, PCN 74/F/C/W/T</p>
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	<p>A: nur für militärische Nutzung B: nur für militärische Nutzung C: nur für militärische Nutzung D: nur für militärische Nutzung F: 23 M, Bitumen, PCN 45/F/A/W/T, 10.5 M Schultern, davon 4.5 M befestigt G: 23 M, Bitumen, PCN 59/F/A/W/T, 10.5 M Schultern, davon 4.5 M befestigt V: 23 M, Bitumen, PCN 52/F/A/W/T, 10.5 M Schultern nördlich befestigt, südlich 4.5 M befestigt Y (Air-TWY): 15 M, Gras Z: 10.5 M, Bitumen, PCN 51/F/C/W/T 10: Beton, PCN 56/R/C/W/T 20: Beton, PCN 56/R/C/W/T 30: Beton, PCN 68/R/A/W/T 40: Beton, PCN 53/R/A/W/T 50: Beton, PCN 53/R/A/W/T 60: Beton, PCN 53/R/A/W/T 70: Beton, PCN 53/R/A/W/T</p>
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	<p>A: MIL use only B: MIL use only C: MIL use only D: MIL use only F: 23 M, Bitumen, PCN 45/F/A/W/T, shoulders, WID 10.5 M of which 4.5 M are paved G: 23 M, Bitumen, PCN 59/F/A/W/T, shoulders, WID 10.5 M of which 4.5 M are paved V: 23 M, Bitumen, PCN 52/F/A/W/T, north shoulder, WID 10.5 M paved, south shoulder WID 10.5 M of which 4.5 M are paved Y (Air-TWY): 15 M, Grass Z: 10.5 M, Bitumen, PCN 51/F/C/W/T 10: Concrete, PCN 56/R/C/W/T 20: Concrete, PCN 56/R/C/W/T 30: Concrete, PCN 68/R/A/W/T 40: Concrete, PCN 53/R/A/W/T 50: Concrete, PCN 53/R/A/W/T 60: Concrete, PCN 53/R/A/W/T 70: Concrete, PCN 53/R/A/W/T</p>

3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	Abstellfläche - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel <u>294.5 M (966 FT)</u> oder versetzte Schwelle Piste 08 <u>298.2 M (978 FT)</u> oder versetzte Schwelle Piste 26 <u>293.6 M (963 FT)</u> . ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	APN - AVG ELEV <u>294.5 M (966 FT)</u> or DTHR RWY 08 <u>298.2 M (978 FT)</u> or DTHR RWY 26 <u>293.6 M (963 FT)</u> . ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	Siehe Flugplatzkarte
	INS CHECKPOINTS	See ADC
6	ANMERKUNGEN	Achtung bei A340 600 Betrieb: siehe LOWL AD 2.20 Punkt 9 Markierung Hubschrauber-Abstellflächen H1 weißer Rand 15x15M, weißer Buchstabe H1 H2 weißer Rand 20x13M, weißer Buchstabe H2 H3 weißer Rand 15x13M, weißer Buchstabe H3 H4 weißer Rand 30x13M, weißer Buchstabe H4
	REMARKS	use caution on A340 600 operation: see LOWL AD 2.20 item 9 Marking Helicopter stands H1 W edge 15x15M, W letter H1 H2 W edge 20x13M, W letter H2 H3 W edge 15x13M, W letter H3 H4 W edge 30x13M, W letter H4

LOWL AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWL 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	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Versetzte Schwellen Piste 08 und Piste 26 - Pistenmittellinie - Pistenrand - Aufsetzzone Piste 26 - Festabstand Piste 08 und Piste 26 - Rollbahnmittellinien - Rollhaltepunkte - Rollbahnrand - 'Air-Taxiway' Y - Zwischenhalteposition Z: Markierung gelb
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Marking aids: - RWY designation NR - DTHR RWY 08 and DTHR RWY 26 - RCL - RWY edge - TDZ RWY 26 - F DIST RWY 08 and RWY 26 - TWY CL - taxi HLDG PSN - TWY edge - air-TWY Y - intermediate HLDG PSN Z: Marking yellow

3	HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"	Haltebalken verfügbar Runway Guard Lights: NIL TWY Z: unregelmäßige Anordnung der Haltebalken-Feuer
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	stop bars AVBL Runway Guard Lights: NIL TWY Z: irregular spacing of stop bar lights
4	ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN	Haltepunkte auf Zufahrtsstraßen zur Piste, weiße Markierung, optische Barriere, Beschilderung, keine Befeuerung
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	Road holding positions, marking white, visual barrier, signs, no lights
5	ANMERKUNGEN	Aimingpointmarkierung gegenüber der Aufsetzonenmarkierung um 4.5 M nach außen versetzt; 2 M hohe Buchstaben der Information Markierung TWY V; Entfernung der verlängerten Markierung der TL CL über eine Entfernung von 60 M parallel zur RWY CL Markierung 1.5 M
	REMARKS	Aiming point marking offset 4.5 M outwards from touchdown zone marking; characters of 2 M in height on information Marking TWY V; distance of extended TL CL marking for a distance of 60 M parallel to RWY CL marking 1.5 M

LOWL AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

LOWL AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

**LOWL AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMA-
TIONEN**

**LOWL AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATI-
ON PROVIDED**

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

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

LOWL AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWL AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	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	087.03	3000 x 60	RWY: PCN 57/F/A/ W/T Bitumen Rutschfeste Gemischtbauweise / Anti-skid composite construction SWY: NIL	48 13 57.49N 014 10 14.51E GUND: 45	<u>298.2</u>	-0.20%
26	267.05	3000 x 60	RWY: PCN 57/F/A/ W/T Bitumen Rutschfeste Gemischtbauweise / Anti-skid composite construction SWY: NIL	48 14 01.84N 014 12 20.32E GUND: 45	<u>293.6</u>	0.20%

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	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
08	NIL	60 x 150	3120 x 300	90 x 120	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
26	NIL	NIL	3120 x 300	90 x 120	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS
1	14
08/26	<p>Schwelle Piste 08 um 250 M pisteneinwärts versetzt, Schwelle Piste 26 um 150 M pisteneinwärts versetzt. Entlang der Pistenränder 10 M breite befestigte Schultern. Negative Hindernisse nicht angerampt. Keine Wendeflächen vorhanden. Pistentyp Piste 08: Instrument CAT I. Pistentyp Piste 26: Instrument CAT III.</p> <p>DTHR RWY 08 displaced by 250 M inward, DTHR RWY 26 displaced by 150 M inward. Along RWY edges paved shoulders, WID 10 M. Buried objects not chamfering. No turning pads AVBL. RWY type RWY 08: Instrument CAT I. RWY type RWY 26: Instrument CAT III.</p>

LOWL AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWL AD 2.13 DECLARED DISTANCES

PISTEN-BEZEICHNUNG	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN
RWY DESIGNATOR	2	3	4	5	REMARKS
1	2	3	4	5	6
08	3000	3060	3000	2750	NIL
26	3000	3000	3000	2850	NIL

LOWL AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWL AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN THR LGT COLOUR WINGBARS	ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZENZONENBEFEUERUNG TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
08	<p>PALS (ICAO-Standard, CAT I), 900 M, mit Blitzfeuern von 900 M bis 300 M vor versetzter Schwelle Piste 08 und Schwellenkennfeuern; in 5 Stufen regelbar.</p> <p>PALS (ICAO-standard, CAT I), 900 M, with FLG LGT FM 900 M to 300 M BFR DTHR RWY 08 and THR-IDENT LGT; adjustable in 5 stages.</p>	<p>grün (Unterflurfeuer) G (SFC LGT)</p>	<p>PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 50.8 FT</p> <p>PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 3.0° MEHT: 50.8 FT</p>	NIL
26	<p>PALS (ICAO-Standard, CAT II/III), 900 M, in 5 Stufen regelbar, mit Blitzfeuern auf den äußeren 600 M, die ab CAT II Betrieb auf den letzten 300 M vor der Schwelle Piste 26 nicht zugeschaltet sind.</p> <p>PALS (ICAO-standard, CAT II/III), 900 M, adjustable in 5 stages, with FLG LGT in the outer 600 M which are turned off on the last 300 M in front of THR RWY 26 when CAT II or ABV is in OPS.</p>	<p>grün (Unterflurfeuer) G (SFC LGT)</p>	<p>PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 54.2 FT</p> <p>PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 3.0° MEHT: 54.2 FT</p>	<p>weiß (Unterflurfeuer, 900M) W (SFC LGT, 900M)</p>

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 PISTENRANDBEFUEUERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBEFUEUERUNG UND AUßENBALKEN RWY END LGT COLOUR WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
08	<p>weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste, Hochleistungsfeuer</p> <p>W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY, LIH</p>	<p>3000 M, 60 M, weiß, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 08 pistenauswärts rot - pisteneinwärts weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste)</p> <p>3000 M, 60 M, W, LIH (FM DTHR RWY 08 RWY outward R - RWY inward W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY)</p>	<p>rot, Hochleistungsfeuer R, LIH</p>	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 WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
26	3000 M, 15 M, weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste, Hochleistungsfeuer 3000 M, 15 M, W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY, LIH	3000 M, 60 M, weiß, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 26 pistenauswärts rot - pisteneinwärts weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste) 3000 M, 60 M, W, LIH (FM DTHR RWY 26 RWY outward R - RWY inward W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
08	Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer nur zwischen 250 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 08 vorhanden und zugeschaltet. RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH. During CAT I OPS sequenced FLG LGT only BTN 250 M and 900 M before the DTHR RWY 08 are provided and switched ON.
26	Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer zwischen 150 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 26 vorhanden und zugeschaltet; bei Anflügen nach CAT II/III sind nur die Blitzfeuer zwischen 300 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 26 zugeschaltet. Abstand zwischen zwei Querbalken 28 M. RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH. During CAT I OPS sequenced FLG LGT BTN 150 M and 900 M before the DTHR RWY 26 are provided and switched ON; during CAT II/III OPS only sequenced FLG LGT BTN 300 M and 900 M before the DTHR RWY 26 are switched on. Distance between two crossbars 28 M.

LOWL AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-STROMVERSORGUNG

LOWL AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION	NIL
2	LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	LDI: NIL Anemometer: - Piste 08: 150 M südlich der Pistenmittellinie, 370 M südöstlich der Schwelle Piste 08, nicht befeuert. - Piste 26: 150 M südlich der Pistenmittellinie, 370 M südwestlich der Schwelle Piste 26, nicht befeuert. LDI: NIL Anemometer: - RWY 08: 150 M S of RCL, 370 M SE of THR RWY 08, not LGTD. - RWY 26: 150 M S of RCL, 370 M SW of THR RWY 26, not LGTD.

3	ROLLBAHRNDRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	<p>A: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. B: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. C: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. D: Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. F: Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer. G: Rollbahnrand: blau zwischen Rollhalt und Piste, Niederleistungsfeuer; Rollbahnmittellinie: grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer.</p>
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	<p>A: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH. B: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH. C: TWY edge: B, LIL; HLDG PSN: R, LIH. D: TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL, LIH; HLDG PSN: R, LIH. F: TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL, LIH; HLDG PSN: R, LIH. G: TWY edge: B BTN HLDG PSN and RWY, LIL; TWY CL: G to HLDG PSN, G/Y FM HLDG PSN to RCL, LIH; HLDG PSN: R, LIH.</p>
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	<p>Pisten: Generator mit Schwungradbetrieb CAT III mit 1.3 Sekunden Umschaltzeit CAT I innerhalb 15 Sekunden Umschaltzeit</p> <p>Rollbahnen: Generator innerhalb 15 Sekunden Umschaltzeit Überwachung durch regelmäßige Funktionskontrollen</p>
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	<p>RWYs: generator with flywheel operation CAT III with 1.3 seconds switch-over time CAT I within 15 seconds switch-over time</p> <p>TWYs: generator within 15 seconds switch-over time Monitoring by regular function checks</p>
5	ANMERKUNGEN	<p>Vorfelddrandbefeuert: GAC, blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer WDI: befeuert.</p>
	REMARKS	<p>APN edge LGT: GAC, B, LIL and floodlights WDI: LGTD.</p>

LOWL AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOWL AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

KENNZAHLEN DESIGNATIONS	KOORDINATEN TLOF ODER SCHWELLE DER FATO COORD TLOF OR THR OF FATO, GUND	TLOF UND/ODER FATO HÖHE ÜBER MSL M/FT TLOF AND/OR FATO ELEV M/FT	TLOF UND FATO BEREICH, OBERFLÄCHE, TRAGFÄHIGKEIT, MARKIERUNGEN TLOF AND FATO AREA DIMENSIONS, SFC, STRENGTH, MARKING	TRUE BRG DER FATO TRUE BRG OF FATO
	1	2	3	4
07/25	48 14 08.47N 014 11 32.86E	<u>294 M / 965 FT</u>	15 x 15 M, Asphalt, PCN 51/F/C/ W/T, weiße Ränder und weißer Buchstabe 'H'; Air-TWY 'Y' (Verbindung mit TWY Z)/ W edges and W letter 'H'; Air-TWY 'Y' (connection with TWY Z)	84.2° / 264.2° Richtung der TKOF Zonen / Direction of TKOF zones: 07/25

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

KENNZAHLEN DESIGNATIONS	VERFÜGBARE STRECKEN DECLARED DIST AVBL	APP UND FATO BEFEUERUNG APP AND FATO LGT	ANMERKUNGEN REMARKS
	5	6	7
07/25	NIL	NIL	Längsneigung 1.5 % / Longitudinal gradient 1.5 %

LOWL AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWL AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG	CTR LOWL 48 17 17.0000N 014 19 30.0000E - 48 16 05.0000N 014 22 07.0000E - 48 16 09.0000N 014 24 02.0000E - 48 09 45.0000N 014 24 28.0000E - 48 09 07.0000N 014 05 22.0000E - 48 12 05.0000N 014 05 10.0000E - 48 12 05.0000N 014 00 50.0000E - 48 11 51.0000N 013 58 28.0000E - 48 16 35.0000N 013 58 08.0000E - 48 17 06.0000N 014 13 55.0000E - 48 17 17.0000N 014 19 30.0000E
	DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	
2	HÖHENBEGRENZUNG	2500 FT AMSL / GND
	VERTICAL LIMITS	
3	LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG	D
	AIRSPACE CLASSIFICATION	
4	RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N)	LINZ TOWER EN, GE
	ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)	
5	ÜBERGANGSHÖHE	3050 M (10000 FT) AMSL
	TRANSITION ALTITUDE	
6	BETRIEBSZEITEN	H24
	HOURS OF APPLICABILITY	
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWL AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENTS-BEZEICHNUNG	RUFZEICHEN	KANAL	SATVOICE	ANMELDE-ADRESSE	DIENTSTSTUNDEN	ANMERKUNGEN
SERVICE DESIGNATION	CALL SIGN	CHANNEL		LOGON ADDRESS	HOURS OF OPERATION	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
APP	LINZ RADAR	125.685 129.625	NIL	NIL	MON-FRI 0430-2200 (MON-FRI 0330-2100) SAT-SUN 0500-2200 (SAT-SUN 0400-2100)	VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 26. VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) AVBL; To THR RWY 26.
TWR	LINZ TOWER	118.800	NIL	NIL	MON-FRI 0430-2200 (MON-FRI 0330-2100) SAT-SUN 0500-2200 (SAT-SUN 0400-2100)	VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 26. VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) AVBL; To THR RWY 26.

Dienst- Bezeichnung SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE- ADRESSE LOGON ADDRESS	Dienststunden HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	NIL	128.130	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6431. Außerhalb der Dienststunden der Flugverkehrsdienste wird die automatisch generierte ATIS Ausendung nicht überprüft. Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6431. No verification of automatic generated ATIS BCST outside the OPS HR of ATS.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	NIL	NIL	MON-FRI 0430-2200 (MON-FRI 0330-2100) SAT-SUN 0500-2200 (SAT-SUN 0400-2100)	VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 26. VDF (48 14 09.84N 014 12 48.45E) AVBL; To THR RWY 26.

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

**LOWL 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
DME	FRE	CH82X	H24	48 25 54.41N 014 07 47.39E	<u>613.9 M / 2014 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.

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

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 DEKLINATION)	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
NDB (4°E / JAN 2022)	LNZ	327 KHZ	H24	48 14 13.57N 014 19 18.44E	NIL	NIL	263° MAG, 4.66 NM zu versetzter Schwelle Piste 26; Reichweite 40 NM. 263° MAG, 4.66 NM to DTHR RWY 26; Range 40 NM.
DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	LNZ	116.600 MHZ (CH113X)	H24	DME: 48 13 46.89N 014 06 11.95E DVOR: 48 13 46.96N 014 06 11.36E	<u>348.9 M / 1145 FT</u>	NIL	083° MAG, 2.7 NM zur Schwelle Piste 08; Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach W- NW. 083° MAG, 2.7 NM to THR RWY 08; Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to W-NW.
LOC 26 (4°E / JAN 2022)	OEL	109.300 MHZ	H24	48 13 56.75N 014 09 53.05E	NIL	NIL	Facility performance CAT III/E/4 LOC course 263° MAG
DME 26	OEL	CH30X	H24	48 13 56.46N 014 12 05.97E	<u>300.9 M / 987 FT</u>	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 26		332.000 MHZ	H24	48 13 57.41N 014 12 06.15E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 16.2 M / 53 FT Lower horizontal GP coverage in the S reduced to 5°. All IFR- procedures are within the reduced coverage.
LOC 08 (4°E / JAN 2022)	OEM	110.550 MHZ	H24	48 14 03.12N 014 12 57.59E	NIL	NIL	Facility performance CAT I LOC course 083° MAG

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

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN-KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION) TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	IDENTIFIZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBS-ZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGSPUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DME 08	OEM	CH42Y	H24	48 13 53.18N 014 10 30.78E	<u>304.2 M / 998 FT</u>	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 08		329.450 MHZ	H24	48 13 54.11N 014 10 30.31E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 16.2 M / 53 FT
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E08A (RWY 08)	1575.42 MHZ (CH41180) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 13 57.50N 014 10 14.67E	1126 FT / 343.2 M	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E26A (RWY 26)	1575.42 MHZ (CH92404) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 14 01.84N 014 12 20.28E	1111 FT / 338.5 M	NIL	NIL

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

LOWL AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

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

2. Normalerweise wird innerhalb der TMA LOWL 1-3 Radar-dienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindest-flughöhen bei Radarführung innerhalb der TMA LOWL 1-3 siehe Karte LOWL AD 2 MAP 12-1.

3. Zur Piste 26 sind ILS CAT II und CAT III Anflüge unter Beachtung der im Teil AD 1.1 enthaltenen Richtlinien zulässig.

4. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWL und in der TMA LOWL 1-3 siehe LOWL AD 2.22. Für Flüge vom und zum Flugplatz Wels siehe LOWL AD 2.20.

5. Segelflugbetrieb, Para- und Hängegleiterbetrieb, sowie Flugbetrieb mit Ultraleichtluftfahrzeugen sind auf dem Flughafen Linz nicht zulässig. Ausgenommen sind Ultraleichtflugzeuge gemäß § 4 Ziffer 6 lit. a Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV)

6. Schul- und Trainingsflüge von Zivilluftfahrzeugen bedürfen der vorherigen Bewilligung der Flughafen Linz Ges m. b. H.

7. IFR Trainingsflüge müssen gegebenenfalls mit Verzögerungen rechnen, wenn es die Verkehrslage erfordert. Im Winterhalbjahr ist an Dienstagen und Donnerstagen mit verstärktem militärischen Verkehr nach ECET zu rechnen.

8. "Code letter F"-Betrieb

8.1. Allgemeines

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

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

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

LOWL AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

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

2. Normally radar service is provided for arriving and departing IFR flights within TMA LOWL 1-3. Minimum altitudes for surveillance service within the TMA LOWL 1-3 see chart LOWL AD 2 MAP 12-1.

3. To RWY 26 CAT II and CAT III ILS operations are permitted according to the regulations laid down in section AD 1.1.

4. Procedure for VFR flights within CTR LOWL and within TMA LOWL 1-3 see LOWL AD 2.22. For flights from and to Wels aerodrome see LOWL AD 2.20.

5. Glider flying, operation of ultra-light aircraft, para- and hang gliding are not permitted at Linz aerodrome. This does not apply to ultra-light aeroplanes according to § 4 number 6 lit. a Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV).

6. School- and Training flights of civil aircraft with prior permission by Linz Airport Administration only.

7. IFR Training flights may be subject to delay depending on the traffic situation. During winter season increased military traffic shall be expected on Tuesdays and Thursdays after ECET.

8. Code letter F operation

8.1. General

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

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

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

8.2. Rollverfahren

8.2.1. Rollbahn F: "Judgmental Oversteering Method" in der Einmündung in die Piste und der Rollbahnkreuzung F-V sowie die Verwendung der "Cockpit taxi camera", insbesondere bei Drehungen, wird empfohlen.

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

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

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

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

8.3. Rollrouten

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

Rollroute bei Landung Piste 08 und 26: "Backtrack" am Ende der Piste. Verlassen der Piste über Rollbahn F oder Rollbahn G via Rollbahn V zur Hauptabstellfläche Parkposition 13C.

Rollroute bei Abflug Piste 08 oder 26: Hauptabstellfläche Parkposition 13C - über Rollbahn F oder Rollbahn G via Rollbahn V. "Backtrack" am Ende der Piste (Pistenbreite: 60 M ohne gesonderter Wendefläche) Pistenrandbefehrerung: Weiße Überflurfeuer - 3 M neben dem Pistenrand.

8.4. Parken und Bodenabfertigung

8.4.1. Parken auf der Hauptabstellfläche: Zu erwarten ist das Parken auf der Parkposition 13C (kein "Push Back" erforderlich). Alle Luftfahrzeuge werden mittels "Follow Me" Fahrzeug von / zu TWY F bzw. G geführt.

Auf der Abstellfläche gilt Mindestleistungseinstellung.

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

8.5. Feuerbekämpfungskategorie "Code letter F"-Luftfahrzeuge (REF LOWL AD 2.6)

8.5.1. Rettungs- und Feuerbekämpfung CAT 7 verfügbar.

Für planmäßige Flüge: Während des Starts und der Landung wird ICAO CAT 9 bereitgestellt.

Für alle anderen Flüge ausgenommen Notfälle: ICAO CAT 9 wird bereitgestellt mit einer Vorbereitungszeit von 120 MIN.

8.6. Oberfläche und Tragfähigkeit der Bewegungsflächen

Überlastbetrieb auf Anfrage möglich

9. A340 600 Betrieb

Übersteuern der Rollbahnmittellinie mit Bufeherwerk bei den Einmündungen RWY - TWY F und TWY F - TWY V erforderlich.

8.2. Taxi procedures

8.2.1. TWY F: Judgmental oversteering method at intersections RWY and TWY V; the use of 'cockpit taxi camera', especially on the turns, is recommended.

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

Guidance by 'Follow Me' car from / to the RWY is provided on pilot's request.

If TWY centerline markings and lighting are not clearly visible - pilots should stop and request 'Follow Me' car.

Prior and after landing / departure and taxiing the runway and taxiways (including shoulders) will be checked by Airside Duty Manager.

8.3. Taxi routes

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

Taxi route landing RWY 08 or 26: Backtrack on end of RWY. Vacate RWY via TWY F or G and TWY V to main apron PRKG PSN 13C.

Taxi route departure RWY 08 or 26: Main apron PRKG PSN 13C to TWY F or TWY G via TWY V to RWY 08 or 26. Backtrack at end of RWY (width of RWY 60 M without separate turning pad). RWY edge lights: White elevated lights - 3 M beside RWY edge.

8.4. Parking and ground handling

8.4.1. Parking main apron: Expect parking position 13C (no push back required). All ACFT are guided by 'Follow Me' car from / to TWY F, TWY G respectively.

Use minimum power setting on apron.

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

8.5. Fire Category Code letter F aircraft (REF LOWL AD 2.6)

8.5.1. Rescue and firefighting CAT 7 available.

For planned flights: During take-off and landing ICAO CAT 9 will be provided.

For all other flights except emergency: ICAO CAT 9 will be provided with lead time of 120 MIN.

8.6. Surface and strength of movement areas

Overload operation on request AVBL

9. A340 600 Operation

Oversteering of taxiway centre line with nose gear on intersection RWY - TWY F and TWY F - TWY V required.

LOWL AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. Vorzugsweise Pistenrichtung
Zwecks Minderung des Fluglärms soll in der Zeit von 2200 bis 0500 Ortszeit vorzugsweise auf der Piste 08 gelandet und von der Piste 26 gestartet werden (IFR und VFR Flüge).

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

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

LOWL AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWL 1-3

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

2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWL

(siehe Sichtflugkarte 1 : 250 000 LOWL AD 2 MAP 14-2)

2.1. Anflüge

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

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

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

Anmerkung: Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung ist der Transponder - soweit vorhanden - auf A 7600 zu schalten.

LOWL AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

1. Preferential runway system
To minimize noise from 2200 till 0500 local time landing on RWY 08 and take-off from RWY 26 should be performed (IFR and VFR flights) whenever possible.

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

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

LOWL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWL 1-3

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

2. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWL

(see VFR chart 1 : 250 000 LOWL AD 2 MAP 14-2)

2.1. Approaches

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

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

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

Remark: In case of radio communication failure the pilot shall squawk A 7600 if available.

2.2. Abflüge

Anweisungen sind einzuhalten.

2.3. Transitflüge

Transitflüge werden nur entsprechend der Verkehrslage freigegeben.

2.4. NORDO Flüge

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

2.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

2.5. Sonstiges

2.5.1. Von LINZ TOWER wird Radardienst für VFR Flüge ausgeübt.

2.5.2. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Linz ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

3. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DEN TMA LOWL 1-3

3.1. Sonstiges

3.1.1. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Linz ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

4. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

4.1. Einleitung

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

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

2.2. Departures

Comply with instructions.

2.3. Transitflights

Transitflights will be cleared only if traffic situation permits.

2.4. NORDO flights

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

2.4.2. NORDO-transitflights are not permitted.

2.5. Miscellaneous

2.5.1. LINZ TWR is providing radar service for VFR flights.

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

3. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMA LOWL 1-3

3.1. Miscellaneous

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

4. LOW VISIBILITY PROCEDURES

4.1. Introduction

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

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

INKRAFTTRETEN	Über Funk oder ATIS: " LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION "
ACTIVATION	Via RTF or ATIS: " LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION "
ANWENDUNG	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 600 M und / oder Hauptwolkenuntergrenze / Vertikalsicht weniger als 200 FT
APPLICATION	RVR for Touchdownzone (TDZ) less than 600 M and / or ceiling / vertical visibility less than 200 FT
SCHUTZ DER "OFZ" und der "LOC-SENSITIVE AREA"	Wird durch ATC sichergestellt (AD 1.1 Punkt 4.4.2.b und 4.6.2.c)
PROTECTION OF OFZ and LOC-SENSITIVE AREA	Is ensured by ATC (AD 1.1 item 4.4.2.b and 4.6.2.c)

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

LOWS AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOWS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

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

LOWS AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWS AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

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

LOWS AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG

LOWS AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY- CLEARING

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

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

LOWS AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

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

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 DEKLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DME 15	OES	CH36X	H24	47 48 03.39N 013 00 04.66E	<u>440.9 M / 1446 FT</u>	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 15		333.800 MHZ	H24	47 48 03.35N 013 00 04.32E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 17.1 M / 56 FT
DVOR/DME (4°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 4°E)	SBG	113.800 MHZ (CH85X)	H24	DME: 48 00 08.80N 012 53 34.37E DVOR: 48 00 09.30N 012 53 33.94E	<u>455.3 M / 1494 FT</u>	NIL	DME nicht verwendbar unterhalb 10000 FT außerhalb 60 NM. Bereich 60 NM/FL500 jedoch 80 NM nach E. DME not useable BLW 10000 FT beyond 60 NM. Coverage 60 NM/FL500 but 80 NM to E.
L (4°E / JAN 2022)	SI	410 KHZ	H24	47 49 06.99N 012 59 15.63E	NIL	NIL	153° MAG, 1.014 NM zu Schwelle Piste 15; Reichweite 25 NM. 153° MAG, 1.014 NM to THR RWY 15; Range 25 NM.
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL

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

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN-KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	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 E15A (RWY 15)	1575.42 (CH52375) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.A.S.	H24	LTP/FTP: 47 48 11.32N 012 59 51.89E	1560 FT / 475.3 M	NIL	NIL

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

LOWS AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

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

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

LOWS AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

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

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

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

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

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

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

4. Runway direction 33 instrument approach procedures

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

4.2. These procedures are implemented for noise abatement reasons and environment protection. Therefore, and whenever meteorological conditions and aircraft performance / certification permit, operators should support and pilots are encouraged to choose these procedures.

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

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

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

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

LOWS AD 2.22 FLUGVERFAHREN

LOWS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. ANFLÜGE

1. APPROACHES

1.1. STAR

1.1. STAR

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

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

1.2. Radargeführte Anflüge innerhalb der TMA LOWS 1-9

1.2. Radar service within TMA LOWS 1-9

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

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

2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE

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

2.1. Funkverfahren und Freigaben

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

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

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

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

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

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

2.2. Verfahren für VFR-Flüge in der CTR LOWS

2.2.1. Anflüge

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

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

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

2. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

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

2.1. Radio communications and clearances

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

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

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

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

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

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

2.2. Procedures for VFR flights within CTR LOWS

2.2.1. Approaches

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

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

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

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

LOWW AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Kategorie 10 (EASA)
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	CAT 10 (EASA)
2	RETTUNGS AUSTRÜSTUNG	Medizinisches-Großunfall-Set
	RESCUE EQUIPMENT	Multiple Casualty Unit
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Abspannset, Bergewagen, Bergetraversen für Kranbergung, Hebekissensystem, Drehschemel zur Rumpfaufnahme mit separatem Fahrwerk, Schleppkits, Bodenverstärkungssystem; verfügbar für sämtliche Luftfahrzeuge
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	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	NIL
	REMARKS	

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

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

1	RÄUMUNGS-AUSRÜSTUNG	Schneepflüge, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehrblasgeräte, Enteisungsfahrzeuge, Streugeräte (Harnstoff und Sand), Lastkraftwagen
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	Snow ploughs, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, de-icing vehicles, spreaders (urea and sand), motor lorries
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste, Rollbahn, Vorfeld
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN
3	ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE	Pisten und Rollbahnen werden enteist mit KFOR, NAFO.
	USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT	RWY und TWY de-iced / anti-iced with KFOR, NAFO.
4	SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE	NIL
	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS	
5	ANMERKUNGEN	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

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

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

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

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
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.
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

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

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

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

LOWW AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

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

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

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

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

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

LOWW AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

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

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

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

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

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

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

1.7. 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

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

1.6. To RWY 16 and 29 Cat II and Cat III 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

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) 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:

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,

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. 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,

- 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;

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

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

4. GND SURVEILLANCE WIEN-SCHWECHAT (A-SMGCS LEVEL 2)

4.1. Auf dem Flughafen Wien wird das erweiterte Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem Level 2 (A-SMGCS Level 2) zur Überwachung der Manövrierflächen und Rollgassen eingesetzt.

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

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

4. GND SURVEILLANCE WIEN-SCHWECHAT (A-SMGCS LEVEL 2)

4.1. Advanced Surface Movement Guidance and Control System Level 2 (A-SMGCS Level 2) is being used for surveillance of the manoeuvring area and taxiways at airport Wien.

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

Das A-SMGCS Level 2 unterstützt die Flugverkehrskontrolle bei folgenden Aufgaben:

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

4.3. Transponder Verfahren

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

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

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.

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.

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

A-SMGCS Level 2 supports ATC at following tasks:

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

4.3. Transponder Operating Procedure

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

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

4.3.3. 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. 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. 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.

4.4.6. VC 4

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

Umstufung auf VC2

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

4.4.3. 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. 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.

LOWW AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. Entsprechend der österreichischen „Zivilluftfahrzeug- Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005“ (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

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

2. LÄRMMINDERUNGSVERFAHREN

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 Flugverkehrskontrollstelle zeitgerecht zu informieren.

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 lärmmindernde 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.

LOWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

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

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

2. PROCEDURE TO MINIMIZE NOISE

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

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

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

2.1.1. Allgemeines

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

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

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

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

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.

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

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

2.1.1. General

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

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

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

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

2.1.1.4. Pilots of aircraft which are 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	TREIBSTOFF/ÖLSORTEN	Treibstoffsorten: AVGAS 100LL, JET A1, Super plus (ETBE) 98 Oktan Ölsorten: Keine verfügbar
	FUEL/OIL TYPES	Fuel types: AVGAS 100LL, JET A1, Super plus (ETBE) 98 octane Oil types: None available
3	BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN	20000 L jeder Treibstoffsorte
	FUELLING FACILITIES/CAPACITY	20000 L of each fuel type
4	ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN	NIL
	DE-ICING FACILITIES	
5	VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	Auf Anfrage
	HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT	O/R
6	REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	Luffahrzeugwerft: Diamond Aircraft, Urbe Aero
	REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT	Aircraft dock: Diamond Aircraft, Urbe Aero
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOAN AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOAN AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	Pension direkt neben dem Flugplatz Hotel abeam aerodrome
	RESTAURANTS	am Flugplatz at the aerodrome
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Linienbus, Taxi, Bahnstation, (ca. 600 M entfernt), Autovermietung
	TRANSPORTATION	Public bus, taxi, train station (APRX 600 M), rent a car service
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Notarztthubschrauber
	MEDICAL FACILITIES	rescue helicopter
5	BANK UND POSTAMT	Bank: ca. 500 M südlich Postamt: ca. 800 M nördlich
	BANK AND POST OFFICE	Bank: APRX 500 M S Post office: APRX 800 M N
6	TOURISTENINFORMATION	Fremdenverkehrsamt der Stadt Wr. Neustadt
	TOURIST OFFICE	Tourist office of the city of Wr. Neustadt
7	ANMERKUNGEN	Bordverpflegung auf Anfrage (Flugplatzrestaurant)
	REMARKS	catering on request (airport restaurant)

LOAN AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOAN AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Feuerwehr Wr. Neustadt
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	Firebrigade Wr. Neustadt

2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	NIL
	RESCUE EQUIPMENT	
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Traktor
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	Tractor
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

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

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

1	RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG	Räumfahrzeug
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	Bulldozer
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste und Rollbahnen
	CLEARANCE PRIORITIES	Runway and taxiways
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	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

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

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

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	DIAMOND: Asphalt, AUW 6000 KG MAIN: Asphalt, AUW 30000 KG
	APRON SURFACE AND STRENGTH	DIAMOND: Asphalt, AUW 6000 KG MAIN: Asphalt, AUW 30000 KG

2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	A: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG B: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG C: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG D: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG E: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG F: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG G: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG H: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG I: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	A: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG B: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG C: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG D: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG E: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG F: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG G: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG H: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG I: 10 M, Asphalt, AUW 30000 KG
3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	Flugplatzbezugspunkt: <u>269 M/884 FT</u> ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	ARP: <u>269 M/884 FT</u> ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	NIL
	INS CHECKPOINTS	
6	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOAN AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOAN 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"	verfügbar, gemäß ICAO
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	appropriate, according ICAO
4	ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN	NIL
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	
5	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOAN AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

Es werden jene Objekte als Flugplatzhindernisse in AD 2.10 aufgenommen, die in der Area 2 des Flugplatzes gemäß ICAO Annex 15 liegen. Die Vollständigkeit kann allerdings für diese Flugplatzhindernisse nicht garantiert werden.

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

LOAN AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

AD 2.10 lists all those objects as aerodrome obstacles that are situated within spatial extent of Area 2 as described in ICAO Annex 15. The completeness for these aerodrome obstacles cannot be guaranteed though.

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

OBST ID / BEZEICHNUNG	ART DES HINDERNISSES	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN- ZEICHNUNG	ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG
OBST ID / DESIGNATION	OBST TYPE		ELEV (FT)		MARKING	TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Sendeanlage Theresienfeld	Antennenmast / Antenna	47 51 51.2N 016 14 52.8E	<u>1044</u>	118	ja / yes	nein / no

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

LOAN AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOAN 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	Austro Control GmbH, MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT MON - FRI: 0715, 0918, 1221 (0615, 0918, 1221) SAT, SUN, HOL: 0815, 0918, 1221 (0715, 0918, 1221)
	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/CONSULTATION PROVIDED	Telephone, self briefing
6	FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N)	Deutsch, Englisch
	FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	German, English

LOAV AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOAV AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	Vöslau Stadt
		Vöslau city
2	RESTAURANTS	am Flugplatz während der Betriebszeiten
		at the AD DRG OPS HR
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Taxi
	TRANSPORTATION	taxi
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Sanitätsmaterial für Erste Hilfe
	MEDICAL FACILITIES	sanitary material for first aid
5	BANK UND POSTAMT	Bank: Vöslau Stadt Postamt: Vöslau Stadt
	BANK AND POST OFFICE	Bank: Vöslau city Post office: Vöslau city
6	TOURISTENINFORMATION	Vöslau Stadt
	TOURIST OFFICE	Vöslau city
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOAV AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHR-DIENSTE

LOAV AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Feuerwehrauto
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	fire fighting car
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	Laut Einsatzplan
	RESCUE EQUIPMENT	According to operation scheme
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Schleppfahrzeug
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	towing car
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOAV AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG

LOAV AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY- CLEARING

1	RÄUMUNGS-AUSRÜSTUNG	Schneepflüge, Schneefräsen, Kehrmaschine
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	Snow ploughs, rotary snow ploughs, road sweeper
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	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

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

LOAV AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	Bitumen, AUW 6300 KG
	APRON SURFACE AND STRENGTH	Bitumen, AUW 6300 KG
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	A: 10 M, Bitumen, AUW 6300 KG C: 7.5 M, Bitumen, AUW 6300 KG D: 7.5 M, Bitumen, AUW 6300 KG E: 10 M, Bitumen, AUW 6300 KG F: 7.5 M, Bitumen, AUW 6300 KG
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	A: 10 M, Bitumen, AUW 6300 KG C: 7.5 M, Bitumen, AUW 6300 KG D: 7.5 M, Bitumen, AUW 6300 KG E: 10 M, Bitumen, AUW 6300 KG F: 7.5 M, Bitumen, AUW 6300 KG
3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	Flugplatzbezugspunkt: <u>233 M (765 FT)</u> ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	ARP: <u>233 M (765 FT)</u> ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	NIL
	INS CHECKPOINTS	
6	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOAV AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOAV 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	Pistenmarkierung, Rollbahnmarkierung - gemäß ICAO
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	RWY marking, TWY marking - 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	

LOAV AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

Im Anflugsektor zu Piste 13R / Abflugsektor der Piste 31L verläuft eine Hochspannungsleitung in Richtung Nordosten – Südwesten in einer Entfernung von ca. 900 M (2953 FT) zur Schwelle Piste 13R mit einer Höhe von 30 M (98 FT) GND.

LOAV AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Within APP sector of RWY 13R / DEP sector of RWY 31L a high tension line is EXTD in direction NE – SW. DIST to THR RWY 13R: APRX 900 M (2953 FT). HGT GND: 30 M (98 FT).

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	
Keine zusätzlichen Hindernisinformationen verfügbar No additional OBST INFO AVBL						

LOAV AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOAV 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	Austro Control GmbH, MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT 0815, 0918, 1221 (0715, 0918, 1221)
	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/CONSULTATION PROVIDED	Telephone, self briefing

6	FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N)	Deutsch, Englisch
	FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	German, English
7	VERFÜGBARE KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION	Boden- und Höhenwetterkarten, Karten für signifikantes Wetter, weitere Karten für die 'Allgemeine Luftfahrt'
	CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING AND CONSULTATION	Surface- and Upper level weather charts, significant weather charts, other charts for General Aviation
8	ZUSÄTZLICHE AUSTRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN	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.)	NIL
	ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.)	

LOAV AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOAV 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	083.00	400 x 30	RWY: AUW 6300 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	NIL	NIL
26	263.00	400 x 30	RWY: AUW 6300 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	NIL	NIL
13L	130.00	650 x 25	RWY: AUW 2000 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	NIL	NIL
31R	310.00	650 x 25	RWY: AUW 2000 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	NIL	NIL

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

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
13R	129.94	950 x 23	RWY: AUW 6300 KG Bitumen SWY: AUW 6300 KG Bitumen	47 58 02.51N 016 15 21.87E GUND: 46	<u>232</u>	0.12%
31L	309.94	950 x 23	RWY: AUW 6300 KG Bitumen SWY: NIL	47 57 42.77N 016 15 56.97E GUND: 46	<u>234</u>	-0.12%

___ 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
08	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
13L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
31R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
13R	52 x 23	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
31L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS
1	14
08/26	Verfügbarkeit der Piste 08/26 wird mittels NOTAM bekannt gegeben. AVBL of RWY 08/26 published by NOTAM.
13L/31R	NIL
13R/31L	Pistentyp Piste 13R: Non-instrument runway. Pistentyp Piste 31L: Non-instrument runway. RWY type RWY 13R: Non-instrument runway. RWY type RWY 31L: Non-instrument runway.

LOAV AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOAV 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	400	NIL	NIL	400	Verfügbarkeit wird mittels NOTAM bekanntgegeben Availability published by NOTAM
26	400	NIL	NIL	400	Verfügbarkeit wird mittels NOTAM bekanntgegeben Availability published by NOTAM
13L	650	NIL	NIL	650	NIL
31R	650	NIL	NIL	650	NIL
13R	950	950	1002	950	NIL
31L	950	950	950	950	NIL

LOAV AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOAV 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 AUBENBALKEN 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
13L	NIL	NIL	NIL	NIL
31R	NIL	NIL	NIL	NIL
13R	Gerichtete Hochleistungsfeuer, 420 M, in 5 Stufen regelbar. Directional high intensity lights, 420 M, adjustable in 5 stages.	grün G	PAPI, bestehend aus 4 Einheiten links der Piste 13R, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 4.5° MEHT: 8.2 M PAPI, consisting of 4 units left of RWY 13R, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 4.5° MEHT: 8.2 M	NIL
31L	Gerichtete Hochleistungsfeuer, 420 M, in 5 Stufen regelbar. Directional high intensity lights, 420 M, adjustable in 5 stages.	grün G	PAPI, bestehend aus 4 Einheiten links der Piste 31L, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 4.0° MEHT: 8.2 M PAPI, consisting of 4 units left of RWY 31L, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 4.0° MEHT: 8.2 M	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 PISTENRANDBEFEUERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBEFUEHRUNG UND AUßENBALKEN 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
13L	NIL	NIL	NIL	NIL
31R	NIL	NIL	NIL	NIL
13R	NIL	950 M, 58 M, weiß, Hochleistungsfeuer (in 5 Stufen regelbar) 950 M, 58 M, W, LIH (adjustable in 5 Stages)	rot R	52 M, rot 52 M, R
31L	NIL	950 M, 58 M, weiß, Hochleistungsfeuer (in 5 Stufen regelbar) 950 M, 58 M, W, LIH (adjustable in 5 Stages)	rot R	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
08	NIL
26	NIL
13L	NIL
31R	NIL
13R	NIL
31L	NIL

LOAV AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-STROMVERSORGUNG

LOAV 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: 310 M südlich der Pistenmittellinie, 340 M südlich der Schwelle Piste 13R, befeuert. Anemometer: NIL
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	LDI: 310 M S of RCL, 340 M S of THR RWY 13R, LGTD. Anemometer: NIL

3	ROLLBAHNRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	A: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer. C: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer. F: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer.
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	A: TWY edge: B, LIL. C: TWY edge: B, LIL. F: TWY edge: B, LIL.
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	Notstromaggregat für Befuerung, maximale Umschaltzeit 15 Sekunden
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	Secondary power supply for LGT, MAX switch over time 15 seconds
5	ANMERKUNGEN	Vorfeldrandbefuerung: blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer Tankstelle: blaue Randfeuer (Niederleistungsfeuer) und Scheinwerfer Hindernisbefuerung: rote Hindernisfeuer Landerichtungsanzeiger: Leuchtstoffröhren Windrichtungsanzeiger: Scheinwerfer
	REMARKS	APN edge LGT: B, LIL and floodlights Fueling station: blue edge lights (LIL) and floodlights Obstacle lighting: red obstacle lights LDI: fluorescent tubes WDI: floodlights

LOAV AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOAV 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
GND	47 57 54.82N 016 15 22.88E	NIL	35 x 35 M, Gras / Grass, AUW 1500 KG, ICAO Tagesmarkierung/ ICAO day marked	NIL

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

LOAV AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOAV AD 2.17 ATS AIRSPACE

NIL

LOAV AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOAV AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

NIL

LOIH AD 2.4 ABFERTIGUNGSDIENSTE UND EINRICHTUNGEN

LOIH AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	FRACHTVERLADEGERÄTE	NIL
	CARGO-HANDLING FACILITIES	
2	TREIBSTOFF/ÖLSORTEN	Treibstoffsorten: AVGAS 100LL, JET A1, Eurosuper bleifrei 95 Oktan Ölsorten: 15 W 50, W 100
	FUEL/OIL TYPES	Fuel types: AVGAS 100LL, JET A1, Eurosuper unleaded 95 octane Oil types: 15 W 50, W 100
3	BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN	NIL
	FUELLING FACILITIES/CAPACITY	
4	ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN	NIL
	DE-ICING FACILITIES	
5	VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	NIL
	HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT	
6	REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	NIL
	REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT	
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOIH AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOIH AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	NIL
2	RESTAURANTS	NIL
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	NIL
	TRANSPORTATION	
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	NIL
	MEDICAL FACILITIES	
5	BANK UND POSTAMT	Bank: NIL Postamt: NIL
	BANK AND POST OFFICE	Bank: NIL Post office: NIL
6	TOURISTENINFORMATION	NIL
	TOURIST OFFICE	
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

**LOIH AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHR-
DIENSTE**

**LOIH AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SER-
VICES**

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	NIL
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	NIL
	RESCUE EQUIPMENT	
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	NIL
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

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

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

1	RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG	NIL
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	NIL
	CLEARANCE PRIORITIES	
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	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

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

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

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	NIL
	APRON SURFACE AND STRENGTH	
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	NIL
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	
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	

LOIH AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOIH AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKEFÜHRUNGSSYSTEMEN 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	

LOIH AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

LOIH 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						

LOIH AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOIH 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/CONSULTATION PROVIDED	Telephone, self briefing
6	FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N)	Deutsch, Englisch
	FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	German, English
7	VERFÜGBARE KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION	Boden- und Höhenwetterkarten, Karten für signifikantes Wetter, weitere Karten für die 'Allgemeine Luftfahrt'
	CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING AND CONSULTATION	Surface- and upper level weather charts, significant weather charts, other charts for General Aviation
8	ZUSÄTZLICHE AUSTRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN	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, A-Online service, Zugang zur MET-Datenbank
	ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.)	TAF is not provided, A-Online service, access to MET database

LOIJ AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOIJ AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	in St. Johann
2	RESTAURANTS	am Flugplatz und in St. Johann
		at the aerodrome and in St. Johann
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Taxi
	TRANSPORTATION	
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Sanitätsmaterial nach Einsatzplan
	MEDICAL FACILITIES	First-aid box according to operation scheme
5	BANKEN UND POSTÄMTER	Bank: in St. Johann Postamt: in St. Johann
	BANK AND POST OFFICE	Bank: in St. Johann Post office: in St. Johann
6	TOURISTENINFORMATION	Tourismusverband: TEL: +43 5352 633 35, FAX: +43 5352 652 00
	TOURIST OFFICE	Tourist office: TEL: +43 5352 633 35, FAX: +43 5352 652 00
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOIJ AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHR-DIENSTE

LOIJ AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	mehrere 12 KG Feuerlöscher
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	several 12 KG fire-extinguishers
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	Rettungsausrüstung wie im Einsatzplan vorgeschrieben.
	RESCUE EQUIPMENT	Rescue equipment according to operation scheme.
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Traktor
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	Tractor
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOIJ AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG

LOIJ AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY- CLEARING

1	RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG	Schneepflug, Schneeschleuder
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	snow plough, snow blower
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste und Rollbahn A, Vorfeld
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY A, 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	Räumung nur nach Aufhören der Schneefälle Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	Clearing only after snowfalls General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

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

LOIJ AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	GLIDER: Gras, AUW 3000 KG, Tragfähigkeit je nach Feuchtigkeit. MAIN: Asphalt und Gras, AUW 5700 KG, Tragfähigkeit der Grasflächen 3000 KG AUW je nach Feuchtigkeit.
	APRON SURFACE AND STRENGTH	GLIDER: Grass, AUW 3000 KG, Strength depending on dampness. MAIN: Asphalt and grass, AUW 5700 KG, Strength of grass areas 3000 KG AUW depending on dampness.
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	A: 9 M, Asphalt, AUW 5700 KG B: 9 M, Asphalt, AUW 5700 KG
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	A: 9 M, Asphalt, AUW 5700 KG B: 9 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	

LOIJ AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOIJ 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	Markierungen im Winter teilweise nicht erkennbar
	REMARKS	During winter period markings partly not visible

LOIJ AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

LOIJ AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

**LOIJ AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMA-
TIONEN**

**LOIJ 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)	Deutsch, Englisch
	FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	German, English
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 und METAR nicht verfügbar
	ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.)	TAF and METAR not provided

LOIJ AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOIJ 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
13	132.00	750 x 18	RWY: AUW 5700 KG Bitumen SWY: NIL	47 31 21.06N 012 26 44.58E	<u>665</u>	0.80%
31	312.00	750 x 18	RWY: AUW 5700 KG Bitumen SWY: NIL	47 31 05.70N 012 27 10.02E	<u>672</u>	-0.80%

___ 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
13	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
31	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS
1	14
13/31	Schwelle Piste 31 um 30 M versetzt. Schultern beiderseits der Piste, Breite 2.5 M, Bitumen. DTHR RWY 31 displaced by 30 M. Shoulders on both sides of RWY, WID 2,5 M, bitumen.

LOIJ AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOIJ 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
13	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
31	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

**LOIJ AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUE-
RUNG**

**LOIJ AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHT-
ING**

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
13	NIL	NIL	NIL	NIL
31	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 PISTENRANDBEFUEUERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBE- FEUERUNG UND AUßENBAL- KEN RWY END LGT COLOUR WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
13	NIL	NIL	NIL	NIL
31	NIL	NIL	NIL	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
13	NIL
31	NIL

LOIJ AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-STROMVERSORGUNG

LOIJ 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	NIL
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	
3	ROLLBAHNRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	NIL
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	NIL
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	
5	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOIJ AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOIJ 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			

LOIJ AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOIJ AD 2.17 ATS AIRSPACE

NIL

LOIJ AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOIJ AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

NIL

7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOLW AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOLW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	Hotels in Wels, Gasthöfe in der Umgebung des Flugplatzes
		Hotels in Wels, inns in the VCY of the AD
2	RESTAURANTS	Flughafenrestaurant
		AD restaurant
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Bus der ÖBB, Taxi auf Anfrage
	TRANSPORTATION	ÖBB bus service, taxi O/R
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Medizinische Erstversorgung, Rettungswagen auf Anfrage
	MEDICAL FACILITIES	Airport first aid station, motor ambulance O/R
5	BANK UND POSTAMT	Bank: Wels Stadt Postamt: Wels Stadt
	BANK AND POST OFFICE	Bank: Wels city Post office: Wels city
6	TOURISTENINFORMATION	Wels Stadt
	TOURIST OFFICE	Wels city
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOLW AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOLW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	NIL
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	KLF P 250 und Schaum 300 L, Bergungsfahrzeug
	RESCUE EQUIPMENT	KLF P 250 and foam 300 L, rescue vehicle
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	NIL
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOLW AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG

LOLW AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY- CLEARING

1	RÄUMUNGS-AUSRÜSTUNG	Schneepflug
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	snow ploughs

2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	NIL
	CLEARANCE PRIORITIES	
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	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

LOLW AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)

LOLW AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	Beton und Bitumen, SIWL11000 KG
	APRON SURFACE AND STRENGTH	Concrete and bitumen, SIWL11000 KG
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	A: 15 M, Bitumen, SIWL11000 KG B: 15 M, Bitumen, SIWL11000 KG C: 15 M, Bitumen, SIWL11000 KG
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	A: 15 M, Bitumen, SIWL11000 KG B: 15 M, Bitumen, SIWL11000 KG C: 15 M, Bitumen, SIWL11000 KG
3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	Piste 08R / <u>317 M (1042 FT)</u> ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	RWY 08R / <u>317 M (1042 FT)</u> ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	NIL
	INS CHECKPOINTS	
6	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOLW AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOLW AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE	Reflektierende Rollführungslinien.
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	Retro-reflecting taxiing guidance signs

2	PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG	Reflektierende Pistenführungs- und Pistenmittellinien.
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Retro-reflecting runway guidance signs and runway centre line signs.
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	

LOLW AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

LOLW 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	
Anflugfläche 27	Bäume / Trees	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

LOLW AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOLW 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)	Deutsch, Englisch
	FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	German, English

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 und METAR nicht verfügbar.
	ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.)	TAF and METAR not provided.

LOLW AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOLW 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
08C	NIL	930 x 50	RWY: AUW 5700 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	NIL	NIL
26C	NIL	930 x 50	RWY: AUW 5700 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	NIL	NIL
08L	088.00	1390 x 30	RWY: SIWL 11000 KG Bitumen SWY: NIL	NIL	<u>318</u>	-0.29%
26R	268.00	1390 x 30	RWY: SIWL 11000 KG Bitumen SWY: NIL	NIL	<u>315</u>	0.29%
08R	NIL	900 x 45	RWY: AUW 2000 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	NIL	NIL

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

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
26L	NIL	900 x 45	RWY: AUW 2000 KG Gras / Grass SWY: NIL	NIL	NIL	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
08C	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26C	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
08L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
08R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS
1	14
08C/26C	NIL
08L/26R	Schwelle Piste 08L um 99 M versetzt. Schwelle Piste 26R um 71 M versetzt. DTHR RWY 08L displaced by 99 M. DTHR RWY 26R displaced by 71 M.
08R/26L	Schwelle Piste 26L um 100 M pisteneinwärts versetzt. DTHR RWY 26L displaced by 100 M inward.

LOLW AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOLW AD 2.13 DECLARED DISTANCES

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6
08C	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26C	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
08L	1319	1390	1390	1291	NIL
26R	1291	1390	1390	1319	NIL
08R	800	900	900	900	NIL
26L	900	900	900	800	NIL

LOLW AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOLW 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
08C	NIL	NIL	NIL	NIL
26C	NIL	NIL	NIL	NIL
08L	NIL	NIL	PAPI, bestehend aus 4 Einheiten links der Piste 08L, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 3.5° MEHT: 29.5 FT PAPI, consisting of 4 units left of RWY 08L, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 3.5° MEHT: 29.5 FT	NIL
26R	NIL	NIL	PAPI, bestehend aus 4 Einheiten links der Piste 26R, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 3.5° MEHT: 30.9 FT PAPI, consisting of 4 units left of RWY 26R, LGT INTST adjustable in 5 stages Glide angle: 3.5° MEHT: 30.9 FT	NIL
08R	NIL	NIL	NIL	NIL
26L	NIL	NIL	NIL	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 PISTENRANDBEFEUERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBEFUEHRUNG UND AUßENBALKEN RWY END LGT COLOUR WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
08C	NIL	NIL	NIL	NIL
26C	NIL	NIL	NIL	NIL
08L	NIL	NIL	NIL	NIL
26R	NIL	NIL	NIL	NIL
08R	NIL	NIL	NIL	NIL
26L	NIL	NIL	NIL	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
08C	NIL
26C	NIL
08L	NIL
26R	NIL
08R	NIL
26L	NIL

LOLW AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-STROMVERSORGUNG

LOLW 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: 440 M südlich der Pistenmittellinie, 510 M südöstlich der Schwelle Piste 08L, befeuert. Anemometer: NIL
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	LDI: 440 M S of RCL, 510 M SE of THR RWY 08L, LGTD. Anemometer: NIL
3	ROLLBAHNRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	NIL
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	NIL
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	
5	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOLW AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOLW 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			

LOLW AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOLW AD 2.17 ATS AIRSPACE

NIL

LOLW AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOLW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

NIL

LOLW AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDEHILFEN

LOLW AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN-KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION) TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	IDENTIFIZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTEANBIETER KENNUNG REFERENZPFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBSZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGSPUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL

LOLW AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

LOLW AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. GENERAL

(Siehe Sichtflugkarte 1 : 50 000 LOLW AD 2 MAP 14-2)

(See VFR chart 1 : 50 000 LOLW AD 2 MAP 14-2)

1.1. VFR Flüge sind von und nach Wels zulässig:

- bei Tag
- in VMC
- mit Sprechfunkverbindung.

1.1. VFR flights from/to Wels are permitted:

- during hours of daylight
- in VMC
- with radio communication.

1.2. Die TMA LOWL 1 (Luftraumklasse E) Untergrenze 1000 FT AGL erstreckt sich über den gesamten Flugplatzbereich und alle Sektoren.

1.2. The TMA LOWL 1 (airspace class E) lower limit 1000 FT AGL covers the whole area of the aerodrome Wels and all sectors.

1.3. Sprechfunkverbindung:

Anflug: Spätestens 3 Minuten vor Einflug in den jeweiligen Sektor ist Sprechfunkverbindung mit **"WELS RADIO"** auf Frequenz 119,705 MHz aufzunehmen.

1.3. Radio communication:

Approach: 3 minutes prior entry into the respective sector radio communication with **"WELS RADIO"** on FREQ 119,705 MHz shall be established.

Abflug: das Verlassen des jeweiligen Sektors ist **"WELS RADIO"** auf Frequenz 119,705 MHz zu melden.

Departure: leaving of the respective sector shall be reported to **"WELS RADIO"** on FREQ 119,705 MHz.

1.4. Pflichtmeldepunkte:

ECHO = Müllverbrennungsanlage

WHISKEY = Autobahn-Dreieck

1.4. Compulsory reporting points:

ECHO = waste incineration plant

WHISKEY = motorway intersection

2. FLUGVERFAHREN ALLGEMEIN

(Siehe Sichtflugkarte 1 : 50 000 LOLW AD 2 MAP 14-2)

2.1. Flüge sind innerhalb der veröffentlichten Sektoren unter Beachtung der festgelegten Flughöhen durchzuführen (MAX 2500 FT MSL). Abweichungen sind nur zulässig wenn dazu eine zwingende Notwendigkeit besteht. **WELS RADIO** ist darüber sofort zu informieren.

Achtung: Sofern nicht eine Freigabe durch die Flugsicherungsstelle Linz erfolgte, sind Abweichungen in freigabepflichtige Lufträume in jedem Fall zu vermeiden !

2.2. Achtung auf Segelflug- und Fallschirmsprungbetrieb, sowie ein markantes Hindernis 800 M südlich der Pistenschwelle 08L.

2.3. **Segelflugbetrieb** ist nur innerhalb des festgelegten Segelfluggebietes Wels bis 2500 FT MSL zulässig. Segelflugbetrieb über 2500 FT MSL ist nur mit Zustimmung von **LINZ RADAR** zulässig. Piloten haben innerhalb des Segelfluggebietes Wels auf der Frequenz 119,705 MHZ oder 122,305 MHZ hörbereit zu sein. Innerhalb des Segelfluggebietes Wels ist mit anderen Sichtflügen zu rechnen.

2.4. Fallschirmspringen

Vor Beginn des Fallschirmsprungbetriebes hat der Absetzpilot **telefonisch** mit **LINZ RADAR** zu koordinieren. Während eines Fluges über 2500 FT MSL ist mit **LINZ RADAR** Sprechfunkverbindung aufrecht zu erhalten. Das Absetzflugzeug muss mit einem **Transponder Mode S** ausgerüstet sein. Steig- und Sinkflug haben (wenn nicht anders angewiesen) innerhalb des vereinbarten Korridors zu erfolgen.

2.5. Kunstflüge

Für Kunstflüge über dem Flugplatz Wels ist eine Zustimmung von **WELS RADIO** und eine Freigabe von **LINZ RADAR** einzuholen.

2.6. Ballonfahrten

Für Starts am Flugplatz Wels ist die Zustimmung von **WELS FLUGPLATZ** einzuholen. Im Flugplatzbereich ist bis 2500 FT MSL mit **WELS RADIO** Sprechfunkverbindung zu halten. Ballonfahrten innerhalb kontrollierter Lufträume sind nur mit Zustimmung von **LINZ RADAR** zulässig.

3. ANFLÜGE

3.1. Die Anflugsektoren für Motorflugzeuge, Motorsegler im Motorflug und Hubschrauber enden mit Einflug in die Platzrunde.

Anmerkung: Flughöhe innerhalb der Platzrunde 2000 FT MSL

3.2. **Anflüge zur Piste 08L:** über **Sektor Y - WHISKEY**
Anflüge zur Piste 26R: über **Sektor X - ECHO**, oder über **Sektor Z - rechten Gegenanflug 26R**

2. GENERAL FLIGHT PROCEDURES

(See VFR chart 1 : 50 000 LOLW AD 2 MAP 14-2)

2.1. Flights shall be executed within the published sectors observing the prescribed altitudes (MAX 2500 FT MSL). Deviations thereof are permitted only if absolutely necessary. **WELS RADIO** must be informed thereof without any delay.

Attention: In case **NO** clearance of **ATS-Unit Linz** has been received, deviations into airspaces which are subject to an **ATC-clearance** shall be avoided in any case !

2.2. Attention to glider activity and parachute jumping and to a significant obstacle 800 M south of threshold RWY 08L.

2.3. **Glider activity** is permitted only within the established glider area Wels up to 2500 FT MSL. Glider activity above 2500 FT MSL is permitted only with approval of **LINZ RADAR**. Pilots have to maintain listening watch on **FREQ 119,705 MHZ** or **122,305 MHZ** within glider area Wels. Be aware of other VFR-traffic within glider area Wels.

2.4. Parachute jumping

Prior starting parachute dropping the pilot shall establish mutual agreement by telephone with **LINZ RADAR**. During a flight above 2500 FT MSL radio communication with **LINZ RADAR** shall be maintained. The parachute dropping-aircraft shall be equipped with a **transponder Mode S**. Climb and descend shall (if not otherwise instructed) be maintained within the agreed area.

2.5. Acrobatic flights

Acrobatic flights overhead Wels airfield only with permission from **WELS RADIO** and clearance from **LINZ RADAR**.

2.6. Free ballooning

For take-off at Wels aerodrome a permission must be requested from **WELS AERODROME**. Within the aerodrome area up to 2500 FT MSL the pilot must maintain radio-contact with **WELS RADIO**. Free ballooning within controlled airspaces is permitted only with approval of **LINZ RADAR**.

3. APPROACHES

3.1. The approach sectors for power driven aircraft, motor-glid-ers with 'running engine' and helicopters end when entering the traffic circuit.

Remark: FLT ALT within traffic circuit 2000 FT MSL

3.2. **Approaches to RWY 08L:** via **sector Y - WHISKEY**
Approaches to RWY 26R: via **sector X - ECHO**, or via **sector Z - right downwind 26R**

3.3. Anflüge nach Wels, die von IFR zu VFR wechseln, werden von LINZ RADAR oder LINZ TOWER spätestens beim Verlassen des Luftraumes D (TMA LOWL 1-3 oder CTR LOWL) an WELS RADIO übergeben.

3.4. Segelflieger fliegen in die Segelflug-Platzrunde südlich des Platzes.

4. ABFLÜGE

(Siehe Sichtflugkarte 1 : 50 000 LOLW AD 2 MAP 14-2)

4.1. **Abflug Piste 08L: Geradeausflug, Kurvenflug über der Eisenbahn** (Frachtenbahnhof) über **ECHO** und **Sektor X** oder über **Gegenanflug 08L** und **Sektor Z**

Abflug Piste 26R: Geradeausflug, Kurvenflug erst nach Überflug der Bahnlinie über WHISKEY und Sektor Y

4.2. Bei Abflügen aus Wels, bei welchen unmittelbar nach dem Abflug geplant ist, von VFR auf IFR zu wechseln, ist der Betriebsleiter spätestens beim Rollen darüber in Kenntnis zu setzen. Sofort nach Abheben ist auf der Frequenz von **LINZ RADAR** die Freigabe für den IFR-Flug einzuholen. Bis zum Erhalt der erforderlichen IFR-Freigabe sind die VFR Verfahren einzuhalten und freigabepflichtige Lufträume zu meiden.

Anmerkung: Die Radarmindesthöhe über Wels beträgt 3000 FT AMSL.

5. PLATZFLÜGE

(Siehe Sichtflugkarte 1 : 50 000 LOLW AD 2 MAP 14-2)

5.1. Auf die CTR LOWL nördlich und östlich der Platzrunde ist zu achten.
Flughöhe innerhalb der Platzrunde 2000 FT MSL.

Achtung: Die CTR des Flughafens Linz ist in jedem Fall zu meiden!

5.2. Piloten, die aufgrund der Leistungsdaten ihres Luftfahrzeuges die Platzrunde nicht einhalten können, haben **WELS RADIO** rechtzeitig zu informieren und die erforderliche Freigabe/ Zustimmung einzuholen.

5.3. Flüge, die in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Wels durchgeführt werden (Motorschulflüge, Segelschleppflüge,...), haben die lokalen Flugverfahren, welche in der Zivilflugplatzbenützungsbewilligung enthalten sind, einzuhalten. Diese liegen beim Flugplatzbetriebsleiter auf.

5.4. **Ziellandungen** aus Höhen über 2000 FT MSL sind nur mit Zustimmung von **LINZ RADAR** zulässig.

6. SONSTIGES

6.1. NORDO-Flüge

NORDO-An- und Abflüge dürfen nur nach telefonischer Absprache mit **WELS RADIO** durchgeführt werden.

3.3. Approaches to Wels, changing from IFR to VFR will be transferred from LINZ RADAR or LINZ TOWER to WELS RADIO at least when leaving airspace D (TMA LOWL 1-3 or CTR LOWL).

3.4. Gliders are using the glider-traffic circuit south of the aerodrome.

4. DEPARTURES

(See VFR chart 1 : 50 000 LOLW AD 2 MAP 14-2)

4.1. **Departure RWY 08L: Climb straight ahead, turn above the railroad via ECHO and sector X** or via **downwind 08L** and **sector Z**

Departure RWY 26R: Climb straight ahead, turn after crossing the railroad via WHISKEY and sector Y

4.2. For departures from Wels intending to change from VFR to IFR after departure, the pilot shall inform the airside manager Wels about this intention when starting taxi. Immediately after take-off, the pilot has to request the IFR clearance on **LINZ RADAR** frequency. VFR procedures have to be observed and airspaces which are subject to an ATC clearance shall be avoided until the required clearance for the intended IFR flight has been received.

Remark: The minimum radar vectoring altitude above Wels is 3000 FT AMSL.

5. LOCAL FLIGHTS

(See VFR chart 1 : 50 000 LOLW AD 2 MAP 14-2)

5.1. Be aware of the CTR LOWL north and east of the traffic circuit.
Traffic circuit ALT 2000 FT MSL.

Attention: The CTR of Linz airport shall be avoided in any case!

5.2. Pilots which are unable to remain within traffic circuit due to their aircraft-performance shall inform **WELS RADIO** in good time and shall obtain the required clearance/approval.

5.3. Flights performed in the vicinity of Wels aerodrome (Instruction flights of power-driven aircraft, Glider towing flights, ...) shall comply with the local flight procedures contained in the 'Zivilflugplatzbenützungsbewilligung', available from the aerodrome operation officer.

5.4. **Spot landings** out of altitudes above 2000 FT MSL are permitted only with approval of **LINZ RADAR**.

6. MISCELLANEOUS

6.1. NORDO-Flights

NORDO-Approaches and NORDO-Departures are permitted only after coordination via telephone with **WELS RADIO**.

6.2. Flugplanabgabe:

Die Abgabe des Flugplanes, Übermittlung der Startzeit (ATD) und Schließung des Flugplanes obliegt dem verantwortlichen Piloten.

Die Abgabe des Flugplanes sowie die Flugberatung sollte möglichst über Self- oder Homebriefing erfolgen, ansonsten steht AIS/ARO Wien zur Verfügung. Die Wetterberatung sollte möglichst bei MET Linz eingeholt werden.

LOLW AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Siehe AD 2.20.

LOLW AD 2.22 FLUGVERFAHREN

Siehe AD 2.20.

LOLW AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Piloten haben mit Segelschleppflügen und Windenschleppstarts von Piste 08R/26L zu rechnen.

2. Fernmeldeeinrichtungen

6.2. Submission of flight plan:

The pilot in command is responsible for submission of Flight Plan, transmission of actual time of departure (ATD) and for 'Closing of the Flight Plan'.

Submission of flight plan(s) as well as pre-flight information service should preferably be effected via self- or homebriefing, otherwise AIS/ARO Wien is available. Meteorological Briefing should be obtained from MET Linz.

LOLW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

See AD 2.20

LOLW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

See AD 2.20

LOLW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Pilots have to expect glider towing flights and winch launching from RWY 08R/26L.

2. Communication facilities

Dienst- bezeichnung SERVICE DESIGNATION	Rufzeichen CALL SIGN	Frequenz FREQUENCY	Dienststunden HOURS OF OPERATION	SATVOICE	Anmelde- adresse LOGON ADDRESS	Anmerkungen REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
AD OPR	WELS RADIO	119.705	Während der Flugplatzbetriebszeiten DRG AD OPS HR	NIL	NIL	VDF (48 10 37.00N 014 02 25.00E) verfügbar; Betriebszeiten können verkürzt werden. VDF (48 10 37.00N 014 02 25.00E) AVBL; Operation hours may be reduced.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	Während der Flugplatzbetriebszeiten DRG AD OPS HR	NIL	NIL	VDF (48 10 37.00N 014 02 25.00E) verfügbar; Betriebszeiten können verkürzt werden. VDF (48 10 37.00N 014 02 25.00E) AVBL; Operation hours may be reduced.

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	48 10 06N 014 04 39E	WHISKEY	W	48 10 40N 013 59 31E

4. Der Flugplatz Wels ist umgeben von folgendem ATS Luftraum:

- Bezeichnung: "Luftraumklasse G der FIR WIEN";
- Vertikale Begrenzungen: 1000 FT AGL / GND;
- Luftraumklassifizierung: G.

4. The aerodrome Wels is embedded within following ATS air-space:

- Designation: "Airspace class G of FIR WIEN";
- Vertical limits: 1000 FT AGL / GND;
- Airspace classification: G.

5. Übergangshöhe siehe ENR 1.7, Punkt 2.

5. Transition altitude see ENR 1.7, item 2.

LOLW AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOLW AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte - ICAO	LOLW AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Sichtflugkarte WELS	LOLW AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights WELS

**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	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

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	ASPHALT: Asphalt, AUW 5700 KG GRAS 1: Gras und Sand, AUW 2800 KG GRAS 2: Gras und Sand, AUW 2000 KG
	APRON SURFACE AND STRENGTH	ASPHALT: Asphalt, AUW 5700 KG GRAS 1: Grass and sand, AUW 2800 KG GRAS 2: Grass and sand, AUW 2000 KG
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	L: 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG L1: 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG L2: 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG L3: 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG L4: 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	L: 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG L1: 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG L2: 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG L3: 10 M, Asphalt, AUW 5700 KG L4: 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)	TAGESKENN- ZEICHNUNG	ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG
OBST ID / DESIGNATION	OBST TYPE		ELEV (FT)		MARKING	TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
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/CONSULTATION 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 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
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	<p>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 Kurzlandeverfahren: 90 Meter von der versetzten Schwelle pistenauswärts mit 36 Meter Breite.</p> <p>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.</p>

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	BEFEUERUNG DER PISTEN- SCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN	ART DES GLEITWINKELBE- FEUERUNGSSYSTEMS	ART UND LÄNGE DER PISTEN- AUFSETZZONENBEFEUERUNG
	APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	THR LGT COLOUR WINGBARS	TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	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 PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFEUERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBEFUEHRUNG UND AUßENBALKEN 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
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 KLASSEFİKATION) (ANLAGEN-KLASSEFİKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION) TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	IDENTIFIZIERUNG ID	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD FREQ CH SER PROVIDER RPI	BETRIEBSZEITEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	NUTZUNGS-RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGSPUNKT SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
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 Paragleiterlande-wiese befindet sich nahe der Straßenkreuzung Fürth Kaprun.

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

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

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 Abflugstrec-ken durchzuführen. An- und abfliegende Luftfahrzeuge haben die bei den Meldepunkten vorgeschriebenen Höhen unbedingt zu beachten. Abweichungen sind nur mit Zustimmung des Flug-platzbetriebsleiters zulässig.

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

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

2.4. Beim Gegenan-/abflug nordwestlich der Bundesstraße hal-ten, 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 Boden-funkstelle 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 ein-zuhalten. Abweichungen hievon sind nur zulässig, wenn dazu eine zwingende Notwendigkeit besteht.

2.8. Für Motorsegler im Motorflug gelten die Verfahren für Motor-flugzeuge.

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

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

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

1.3. Within approach sector RWY 08, trees are located at a dis-tance of approximately 325 M from the displaced runway thresh-old.

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

2. PROCEDURES FOR POWER-DRIVEN AIRCRAFT

2.1. For reasons of noise abatement, approaches and depar-tures to/from Zell am See shall be executed only along the arrival and departure routes. Pilots of approaching and departing air-craft 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 aero-drome operation officer, and are familiar with the area, adapta-tions 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 down-wind, 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 dis-tance 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 nec-essary.

2.8. Motorgliders shall comply to the aeroplane procedures.

Landings of motorgliders with "shut down engine" on the con-crete runway are permitted only if coordinated with the aero-drome operation officer.

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

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.

2.12. 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.

2.10. 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. 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. 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.

2.21. 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 einzufiegen.

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

2.19. 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. 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 airspaces 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

POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERES- SPIEGEL/ELEVATION	PISTENMERKMALE/ RUNWAY CHARACTERISTICS BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZHALTER/AERODROME ADMINISTRATOR TELEFON/TELEPHONE	ZUSTÄNDIGES AIS-ARO-MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO-MET ANMERKUNGEN/REMARKS
LOSH – Hinterglemm			
47 21 58N 012 35 51E <u>4170 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 022°, 146° Maße/dimensions: 25 x 20 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: AUV 11000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Wolf Helicopter GmbH & Co KG Dorfstraße 129 5754 Hinterglemm TEL: +43 664 1007408 EMAIL: snow-fun@saalbach.net	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Nur für Rettungstransporte, Lawinenspreng-, Bergrettungs- und Katastropheneinsätze zugelassen. / Approved for rescue transport, avalanche blasting, mountain rescue and disaster operations only.
LOLJ – Kepler Universitätsklinikum Neuromed Campus KH			
48 16 49N 014 17 51E <u>971 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 190°, 340° Maße/dimensions: 15 x 15 M Oberfläche/surface: Beschichteter Stahl/coated steel Tragfähigkeit/strength: AUV 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Kepler Universitätsklinikum Neuromed Campus Wagner Jauregg Weg 15 4020 Linz TEL: +43 5 7680 87 27200, Günter Hattmannsdorfer TEL: +43 5 7680 87 0, Portier/Porter FAX: +43 5 7680 87 47200 EMAIL: guenter.hattmannsdorfer@ kepleruniklinikum.at, Günter Hattmanns- dorfer	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Erhöhter Landeplatz/ Elevated heliport Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Nur für Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for rescue- and ambulance flights only
LODG – Graz Süd-West, Standort Süd LKH			
47 02 19N 015 25 12E <u>1158 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 009°, 132° Maße/dimensions: Kreis mit Durch- messer/circle with diameter 15 M Oberfläche/surface: Beton/concrete Tragfähigkeit/strength: AUV 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Steiermärkische Krankenanstaltengesell- schaft m.b.H. LKH Graz II Wagner-Jauregg-Platz 1 8053 Graz TEL: +43 316 2191-2419	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Nur für Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for rescue- and ambulance flights only
LODC – ÖAMTC/St. Michael			
47 20 09N 015 00 04E <u>1872 FT</u>	Anflugrichtungen GEO/APCH directions GEO: 029° mit Verschwenkung auf Endanflugrichtung 079° (Verschwenkungspunkt: 260M vom Sicherheitsstreifen in Richtung 259°)/ with a realignment to final APCH direction 079° (realignment point: 260M from the safety area in direction 259°), 274° mit Verschwenkung auf Endanflugrichtung 309° (Verschwenkungspunkt: 540M vom Sicherheitsstreifen in Richtung 129°)/ with a realignment to final APCH direction 309° (realignment point: 540M from the safety area in direction 129°) Maße/dimensions: 18 x 15 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: AUV 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Brunn 4 8770 St. Michael Flugplatzbetriebsleitung/AD OPS office: TEL: +43 664 6136817 EMAIL: christophorus17@oeamtc.at Flugplatzhalter / HLP administrator: Christophorus Flugrettungsverein Baumgasse 129 1030 Wien	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Aktivierungsfrequenz/ Activation FREQ: 121.875

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).

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

POSITION/POSITION HÖHE ÜBER MEERES- SPIEGEL/ELEVATION	PISTENMERKMALE/ RUNWAY CHARACTERISTICS BETRIEBSZEIT/HOURS OF AVAILABILITY	FLUGPLATZHALTER/AERODROME ADMINISTRATOR TELEFON/TELEPHONE	ZUSTÄNDIGES AIS-ARO-MET/ RESPONSIBLE AIS-ARO-MET ANMERKUNGEN/REMARKS
LOPE – Krankenhaus der Elisabethinen Linz KH			
48 18 20 N 014 17 39 E <u>919 FT</u>	Anflugrichtung GEO/APCH direction GEO: 258° Maße/dimensions: 15 x 15 M Oberfläche/surface: Beton/concrete Tragfähigkeit/strength: AUW 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag For VFR-flights day	Ordensklinikum Linz GmbH Elisabethinen Fadingerstraße 1 4010 Linz Flugplatzbetriebsleitung/AD OPS office: TEL: +43 732 7676-2800 FAX: +43 732 7676-2106 EMAIL: rudolf.humpelsberger@ordensklinikum.at	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Sicherheitbereich/safety area: 25 x 21 M Nur für Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for rescue- and ambulance flights only
LOBH – Hanuschkrankenhaus KH			
48 12 00 N 016 17 29 E <u>858 FT</u>	Anflugrichtung GEO/APCH direction GEO: 163°, 293° Maße/dimensions: Kreis mit Durch- messer/circle with diameter 15 M Oberfläche/surface: Metall/metal Tragfähigkeit/strength: AUW 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Hanuschkrankenhaus Heinrich-Collin-Straße 30 1140 Wien Flugplatzbetriebsleitung/AD OPS office: TEL: +43 1 91021 59000, Florian Krumpel TEL: +43 1 91021 57002, Martin Fischer	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Erhöhter Landeplatz/ Elevated heliport Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Aktivierungsfrequenz/ Activation FREQ: 130.650 Nur für Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for rescue- and ambulance flights only
LOLB – Linz UKH			
48 18 14 N 014 18 35 E <u>893 FT</u>	Maße/dimensions: Kreis mit Durch- messer/circle with diameter 15 M Oberfläche/surface: Asphalt/asphalt Tragfähigkeit/strength: AUW 6000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag und Nacht For VFR-flights day and night	Linz UKH Garnisonstraße 7 4017 Linz Flugplatzbetriebsleitung/AD OPS office: TEL: +43 5 9393-42999 EMAIL: ulv@auva.at Flugplatzhalter / HLP administrator: AUVA Allgemeine Unfallversicherungs- anstalt Wienerbergstraße 11 1100 Wien WWW: https://auva.at	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾ Erhöhter Landeplatz/ Elevated heliport Beleuchtung und Befeuerung vorhanden/ Lights and lighting available Aktivierungsfrequenz/ Activation FREQ: 121.875 Nur für Rettungs- und Ambulanzflüge zugelassen/ Approved for rescue- and ambulance flights only
LOKX – Diex-Lobnig			
46 42 57 N 014 36 42 E <u>3517 FT</u>	Anflugrichtung GEO/APCH direction GEO: 010°, 063°, 110°, 198°, 259° Maße/dimensions: Kreis mit Durch- messer/circle with diameter 20 M Oberfläche/surface: Gras/grass Tragfähigkeit/strength: AUW 11000 KG PPR Für VFR-Flüge bei Tag For VFR-flights day	Diex 31 9103 Diex Flugplatzbetriebsleitung/AD OPS office: TEL: +43 660 2033693, Johann Lobnig TEL: +43 664 8718448, Andreas Lobnig EMAIL: fbl@lokx.at Flugplatzhalter / HLP administrator: Andreas Lobnig Diex 31 9103 Diex	AIS/ARO: Wien MET ¹⁾

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).

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