

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-OPS/611, Band I, Teil IV, Kapitel 1, 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: Anflugverfahren Innsbruck, siehe 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 Positionsänderun-

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-OPS/611, Volume I, part IV, chapter 1.

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.

(exceptions for Innsbruck see AD 2)

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

gen in bezug auf den gewünschten dreidimensionalen Anflugweg zu erkennen.

change of position, in relation to the desired flight path.

2.3.2. Die Fehlanflugverfahren wurden gemäß den Parametern und sonstigen Erfordernissen in den PANS-OPS, Band I, Kapitel 3.6 und Band II, Kapitel 7 erstellt und berechnet.

2.3.2. The missed approach procedures are based and calculated according to the parameters and requirements laid down in the PANS-OPS Volume I, chapter 3.6 and Volume II, chapter 7.

2.3.3. Normalerweise werden Fehlanflugverfahren mit einem Mindeststeiggradienten von 2,5% oder 1 : 40 (oberhalb 7000 FT mit 2% oder 1 : 50) erstellt.

2.3.3. Normally missed approach procedure is based on a nominal missed approach climb gradient of at least 2,5% (1 : 40) or above an altitude of 7000 FT of 2% (1 : 50).

Wo sich jedoch operationelle Vorteile für das Anflugminimum ergeben, werden auch OCA/H Werte mit einem Gradienten von 3, 4 oder 5% verlaubar.

In some cases and for the purpose to lower operational minima additional OCA/H values requiring climb gradients of 3, 4 or 5%, are published.

Sind auf Grund des Geländes Einschränkungen von Höchstgeschwindigkeit und/oder Querneigungswinkel erforderlich, so wird dies auf den Anflugkarten angegeben.

When the terrain or obstacles in the vicinity of the aerodrome concerned require limitations on speed and/or bank angle during missed approach, the limiting values are noted on the instrument approach chart.

3. ABFLÜGE

3. DEPARTING FLIGHTS

INSTRUMENTEN-ABFLUGVERFAHREN

INSTRUMENT DEPARTURE PROCEDURES

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

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

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

3.1.1. To avoid delays with running engines pilots shall request permission for start-up from TWR before starting engines. The request for start-up shall be made after all preparations for departure have been made (doors closed). On initial call for start-up ATC shall be informed about the parking position.

3.1.2. Ist ein Zurückstoßen erforderlich, ist die Genehmigung dazu von TWR einzuholen.

3.1.2. When push-back is required such permission shall be requested from TWR.

Das Anlassen der Motore/Triebwerke wird während oder nach dem Zurückstoßen erwartet.

Pilots are expected to start engines during or after push-back.

3.1.3. Von Pilotenseite wird die genaue Beachtung der Anlasszustimmung und der Rollanweisungen erwartet, da die Flugverkehrskontrollplanung auf der strikten Einhaltung der koordinierten Anlasszeit beruht. Jede Verzögerung im Anlassen der Motoren/Triebwerke sowie beim Rollen soll daher sofort TWR mitgeteilt werden.

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

3.1.4. IFR Flüge müssen die Streckenfreigabe vor dem beabsichtigten Anlassen der Motore/Triebwerke einholen. Für Wien-Schwechat (WIEN DELIVERY, FREQ 122.125) und Salzburg (SALZBURG TURM, FREQ 118.100) soll dies spätestens 10 Minuten vor dem beabsichtigten Anlassen erfolgen.

3.1.4. IFR flights shall request the routing clearance prior intended engine start-up. For Wien-Schwechat (WIEN DELIVERY, FREQ 122.125) and Salzburg (SALZBURG TOWER, FREQ 118.100) the routing clearance shall be requested at latest 10 minutes prior intended engine start-up.

3.2. Standard Instrumenten Abflugstrecken (SID)

3.2. Standard Instrument Departure Routes (SID)

Allgemeine Hinweise

General Remarks

3.2.1. Die verlaubarten Standard Instrumenten Abflugstrecken (SID) sind nach den Empfehlungen im Teil II des ICAO Doc 8168 PANS-OPS, Band I und II, erstellt (Ausnahme für Innsbruck).

3.2.1. Promulgated departure procedures or Standard Instrument Departure Routes (SID) are established in accordance with the recommendations laid down in part II of the ICAO Doc 8168 PANS-OPS, Volume I and II (exemption: Innsbruck).

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

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

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. Where the ATC unit concerned is equipped with SRE, the missing navigational aid will be substituted by radar vectoring. When supplementary to a SID radar vectoring is effected, the minimum climb gradient of the cleared SID shall be continued.

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