

**LOWS AD 2.1 ORTSKENNUNG UND NAME DES
FLUGPLATZES**

**LOWS AD 2.1 AERODROME LOCATION
INDICATOR AND NAME**

LOWS - Salzburg

**LOWS AD 2.2 LAGE UND VERWALTUNG DES
FLUGPLATZES**

**LOWS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL
AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	KOORDINATEN UND LAGE DES FLUGPLATZBEZUGSPUNKTES	47 47 40N 013 00 12E 1050 M südlich der Schwelle Piste 15 auf der Pistenmittellinie
	ARP COORDINATES AND SITE AT AD	47 47 40N 013 00 12E 1050 M S FM THR RWY 15 on RCL
2	RICHTUNG UND ENTFERNUNG VON SALZBURG	1.7 NM westsüdwestlich von Salzburg
	DIRECTION AND DISTANCE FROM SALZBURG	1.7 NM WSW FM Salzburg
3	FLUGPLATZHÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ BEZUGSTEMPERATUR	430 M (1411 FT) / 25.2 °C
	ELEVATION/REFERENCE TEMPERATURE	
4	GEOID UNDULATION	45 M (148 FT)
5	ORTSMISSWEISUNG/JÄHRLICHE ÄNDERUNG	3°E (JAN 2018) / 0.1°E
	MAGNETIC VARIATION/ANNUAL CHANGE	
6	FLUGPLATZVERWALTUNG, ADRESSE, TELEFON, TELEFAX, TELEX, FLUGFERNMELDEDIENST, EMAIL, WEBSITE	Salzburger Flughafen GmbH / Salzburg Airport - W.A. Mozart Innsbrucker Bundesstraße 95 5020 Salzburg AUSTRIA
	AD ADMINISTRATION, ADDRESS, TELEPHONE, TELEFAX, TELEX, AFS, EMAIL, WEBSITE	TEL: +43 662 85 80-0 FAX: +43 662 85 80-458 SITA: SZGAPXH AFS: LOWSYDYX WWW: http://www.salzburg-airport.com
7	GENEHMIGTER FLUGVERKEHR	IFR / VFR
	TYPES OF TRAFFIC PERMITTED	
8	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWS AD 2.3 BETRIEBSZEITEN

LOWS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	FLUGPLATZBETRIEBSLEITUNG	0400-2200 (0300-2100)
	AD ADMINISTRATION	
2	ZOLL- UND EINWANDERUNGSBEHÖRDE	0400-2200 (0300-2100)
	CUSTOMS AND IMMIGRATION	
3	MEDIZINISCHE VERSORGUNG	0400-2200 (0300-2100)
	MEDICAL SUPPORT	
4	FLUGBERATUNG	0500-2100 (0400-2000)
	AIS BRIEFING OFFICE	Selfbriefing

5	MELDESTELLE FÜR FLUGVERKEHRSDIENSTE	H24
	ATS REPORTING OFFICE (ARO)	AIS/ARO Wien, TEL: +43 5 1703-3211, FAX: +43 5 1703-3256
6	WETTERBERATUNG	0500-2200 (0400-2100)
	MET BRIEFING OFFICE	
7	FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE	Flugplatzkontrolle: 0500-2200 (0400-2100) Anflugkontrolle: 0500-2200 (0400-2100)
	ATS	TWR: 0500-2200 (0400-2100) APP: 0500-2200 (0400-2100)
8	BETANKUNG	0430-2030 (0330-1930) Außerhalb dieser Zeit nur gegen Voranmeldung beim Flugplatzhalter.
	FUELLING	0430-2030 (0330-1930) Outside that time PN to the AD OPR necessary.
9	ABFERTIGUNG	0400-2200 (0300-2100)
	HANDLING	
10	SICHERHEITSDIENST	0400-2200 (0300-2100)
	SECURITY	
11	ENTEISUNG	0400-2200 (0300-2100)
	DE-ICING	
12	ANMERKUNGEN	Während der gesetzlichen Sommerzeit siehe Seite GEN 2.1-2.
	REMARKS	During legal summer time see page GEN 2.1-2.

LOWS AD 2.4 ABFERTIGUNGSDIENSTE UND EINRICHTUNGEN

LOWS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	FRACHTVERLADEGERÄTE	Gepäckskarren; alle modernen Einrichtungen mit einer Tragkraft bis 7000 KG und einer Hubhöhe bis 5.4 M.
	CARGO-HANDLING FACILITIES	Luggage vans; all modern facilities, load capacity up to 7000 KG, lifting up to 5.4 M.
2	TREIBSTOFF/ÖLSORTEN	Treibstoffsorten: AVGAS 100LL, JET A1 Ölsorten: 15 W 50
	FUEL/OIL TYPES	Fuel types: AVGAS 100LL, JET A1 Oil types: 15 W 50
3	BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN	Verfügbar. Tel.: +43 (0)662 85 80-0
	FUELLING FACILITIES/CAPACITY	AVBL. Tel.: +43 (0)662 85 80-0
4	ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN	Luftfahrzeugenteisungsfahrzeuge (max. Arbeitshöhe 21 M), Enteisungsflüssigkeit Type 1 und Type 2
	DE-ICING FACILITIES	ACFT de-icing vehicles (MAX working HGT 21 M), de-icing liquid type 1 and type 2
5	VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	1 Hangar 42 x 33 M, Torhöhe 11.5 M. Anbau 12 x 17 M, Torhöhe 6.5 M, lufttemperiert. 1 Hangar 60 x 30 M, Torhöhe 6 M, nicht geheizt. 1 Hangar 59 x 39 M, Torhöhe 6 M bzw. 9.8 M, nicht geheizt, Torbreite 38 M und 20 M.
	HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT	1 hangar 42 x 33 M, HGT of door 11.5 M. extension 12 x 17 M, HGT of door 6.5 M, air tempered. 1 hangar 60 x 30 M, HGT of door 6 M, not heated. 1 hangar 59 x 39 M, HGT of door 6 M and 9.8 M, not heated, door openings 38 M and 20 M.
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, 8 und 27, Taxi, Mietwagendienst
	TRANSPORTATION	Public bus lines 2, 8 and 27, taxi, car rental service
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Flughafen-Sanitätsstelle, Sanitätsfahrzeuge, Spitäler (1.5 NM)
	MEDICAL FACILITIES	Airport first aid station, ambulance, hospitals (1.5 NM)
5	BANKEN UND POSTÄMTER	Bank: Vorhanden Postamt: NIL
	BANK AND POST OFFICE	Bank: AVBL Post office: NIL
6	TOURISTENINFORMATION	Vorhanden
	TOURIST OFFICE	AVBL
7	ANMERKUNGEN	Bordverpflegung auf Anfrage 1 Stunde vor Abflug
	REMARKS	Catering O/R 1 HR prior to DEP

LOWS AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWS AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

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

LOWS AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE 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, Rollweg, Abstellfläche
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN
3	ANMERKUNGEN	Enteisung auf der Piste ist auf eine Breite von 40 M limitiert. Enteisung auf den Rollwegen ist auf eine Breite von 18 M limitiert. Piste und Rollwege werden enteist mit KAC, NAFO, UREA.
	REMARKS	Chemical deicing is limited to a width of 40 M on RWY. Chemical deicing is limited to a width of 18 M on TWY. RWY and TWY de-iced / anti-iced with KAC, NAFO, UREA.

LOWS AD 2.8 ABSTELLFLÄCHEN, ROLLWEGE 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, AUW 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, AUW 20000 KG, up to 29 M wingspan MAIN: Concrete, PCN 55/R/B/W/T
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLWEGE	B: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern C: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern D: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern E: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern EXIT 1: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern EXIT 2: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern EXIT 3: 23 M, Beton, PCN 55/R/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern EXIT 4: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern F: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern L: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern. Zwischen B und Exit 1: geringerer Mindestabstand zwischen Rollwegmittellinie und Objekten. Mindestabstand zwischen Rollwegmittellinie und Sicherheitszaun ist mindestens 41.5 M. S: 18 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, 4.5 M breite befestigte Schultern. Max. Code-Letter C - bis Airbus A321.
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	B: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M C: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M D: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M E: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M EXIT 1: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M EXIT 2: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M EXIT 3: 23 M, Concrete, PCN 55/R/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M EXIT 4: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M F: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M L: 23 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M. BTN TWY B and Exit 1: reduced MNM separation BTN TWY CL and objects. The separation DIST BTN TWY CL and security fence is 41.5 M as a MNM. S: 18 M, Bitumen, PCN 55/F/B/W/T, paved shoulders, WID 4.5 M. MAX Code-Letter C - up to Airbus A321.
3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	Abstellfläche - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel 432 M / 1420 FT ODER Schwelle Piste 15 430 M / 1411 FT.
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	APN - AVG ELEV 432 M / 1420 FT OR THR RWY 15 430 M / 1411 FT

4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	Siehe Luftfahrzeugabstellkarte
	INS CHECKPOINTS	See Aircraft parking chart
6	ANMERKUNGEN	Wendefläche THR RWY 15: Bitumen, PCN 55/F/B/W/T Wendefläche THR RWY 33: Bitumen, PCN 55/F/B/W/T
	REMARKS	Turn around area THR RWY 15: Bitumen, PCN 55/F/B/W/T Turn around area THR RWY 33: Bitumen, PCN 55/F/B/W/T

LOWS AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWS AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE	Beleuchtung vorhanden. Beleuchtete Rollwegweiser zusätzlich zu den Rollhaltmarkierungen auf den Rollwegen 120 M, Rollweg F 148.45 M von der Pistenmittellinie entfernt.
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	LGT available. LGTD taxi signs ADDN to HLDG PSN marking on TWYs 120 M, on TWY F 148.45 M FM RCL.
2	PISTEN- UND ROLLWEGMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Wendeflächenrand - Pistenrand - Aufsetzzonen und Festabstand - Rollwegmittellinien - Rollwegrand - Rollhaltepunkte - Zwischenhalteposition(EXIT 1, EXIT 2, IHP L2, IHP L3, IHP L4)
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Marking aids: - RWY designation NR - THR - RCL - edge of turn-around areas - RWY edge - TDZ and F DIST - TWY CL - TWY edge - taxi-HLDG PSN - intermediate HLDG PSN (EXIT 1, EXIT 2, IHP L2, IHP L3, IHP L4)
3	HALTEBALKEN	Verfügbar. Siehe Flugplatzkarte
	STOP BARS	Appropriate. See ADC
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWS AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

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

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

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

verlautbart.

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

LOWS AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

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

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

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

OBST ID / BEZEICHNUNG	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	
Ainring	Baum / Tree	47 47 19.5N 012 56 44.8E	1640	96	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 47 20.5N 012 55 51.2E	2041	127	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 47 21.3N 012 55 27.8E	2356	79	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 47 27.0N 012 55 31.0E	2306	78	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 47 36.0N 012 55 27.4E	2382	98	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 47 33.0N 012 56 13.6E	1808	94	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 47 45.3N 012 56 28.8E	1677	83	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 47 48.7N 012 56 37.4E	1699	105	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 47 53.5N 012 56 19.6E	1795	127	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 48 04.6N 012 55 36.9E	1919	108	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 48 09.9N 012 55 43.2E	1850	94	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 48 12.8N 012 55 43.0E	1850	109	nein / no	nein / no
Ainring	Baum / Tree	47 48 42.3N 012 55 53.0E	1867	115	nein / no	nein / no
Ainring	Schornstein / Chimney	47 47 39.1N 012 57 06.1E	1670	241	nein / no	nein / no
Ainring	Turm / Tower	47 48 16.3N 012 57 36.1E	1608	179	nein / no	nein / no
Bergheim	Turm / Tower	47 50 24.3N 013 01 27.0E	1604	162	nein / no	nein / no
Bergheim	Turm / Tower	47 50 18.6N 013 02 23.5E	1864	130	nein / no	nein / no
Bergheim	Baum / Tree	47 50 14.2N 013 02 39.1E	1923	125	nein / no	nein / no

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

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

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

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

LOWS AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOWS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST	MET OFFICE SALZBURG
	ASSOCIATED MET OFFICE	

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

LOWS AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWS AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	PISTENRICHTUNG	MAßE DER PISTE (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE	SCHWELLEN- KOORDINATEN PISTENEND- KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE
DESIGNATIONS RWY NR	TRUE BRG GEO	DIMENSIONS OF RWY (M)	STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
15	157	2750 x 45	RWY: PCN 55/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL	47 48 11.32N 012 59 51.89E GUND: 45	430	0.00%
33	337	2750 x 45	RWY: PCN 55/F/A/ W/T Bitumen SWY: PCN 55/F/A/ W/T Bitumen	47 47 02.57N 013 00 35.34E GUND: 45	430	0.00%

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

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

LOWS AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWS AD 2.13 DECLARED DISTANCES

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

LOWS AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWS AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

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

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

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

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

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

1	ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT 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 15: 160 M östlich der Pistenmittellinie, 600 M nordöstlich der Schwelle Piste 15, nicht befeuert. - Piste 33: 130 M östlich der Pistenmittellinie, 400 M südöstlich der Schwelle Piste 33, nicht befeuert. LDI: NIL Anemometer: - RWY 15: 160 M E of RCL, 600 M NE of THR RWY 15, not LGTD. - RWY 33: 130 M E of RCL, 400 M SE of THR RWY 33, not LGTD.

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

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

LOWS AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOWS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

KENNZAHLEN	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			

LOWS AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWS AD 2.17 ATS AIRSPACE

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

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

LOWS AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENSTE- BEZEICHNUNG	RUFZEICHEN	FREQUENZ	DIENSTSTUNDEN	SATVOICE	ANMELDE- ADRESSE	ANMERKUNGEN
SERVICE DESIGNATION	CALL SIGN	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION		LOGON ADDRESS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
APP	SALZBURG RADAR	123.725 134.975	0500-2200 (0400-2100)	NIL	NIL	VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 15. VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) AVBL; To THR RWY 15.
TWR	SALZBURG TURM / SALZBURG TOWER	118.100	0500-2200 (0400-2100)	NIL	NIL	VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 15. VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) AVBL; To THR RWY 15.
DEL	SALZBURG DELIVERY	121.750	Verlautbart mit NOTAM oder via ATIS Published by NOTAM or via ATIS	NIL	NIL	NIL
ATIS	SALZBURG INFORMATION	133.330	H24	NIL	NIL	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6531. Außerhalb der Dienststunden der Flugverkehrsdienste wird die automatisch generierte ATIS Aussendung nicht überprüft. Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6531. No verification of automatic generated ATIS BCST outside the OPS HR of ATS.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	0500-2200 (0400-2100)	NIL	NIL	VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) verfügbar; Zu Schwelle Piste 15. VDF (47 47 21.47N 013 00 31.67E) AVBL; To THR RWY 15.

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

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

ART DER HILFE (MAG VAR)	KENNUNG	FREQUENZ	DIENST- STUNDEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL (ADRIA) DER DME ANTENNE	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (MAG VAR)	ID	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV (ADRIA) OF DME ANTENNA	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
DME	GSB	CH31Y	H24	47 48 18.41N 013 06 41.80E	1304.6 M / 4280 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LOC 15 (3°E / DEC 2016)	OES	109.900 MHZ	H24	47 46 44.23N 013 00 46.93E	NIL	Facility performance CAT III/E/4 LOC course 154° MAG
DME 15	OES	CH36X	H24	47 48 03.39N 013 00 04.66E	440.9 M / 1446 FT	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP 15		333.800 MHZ	H24	47 48 03.35N 013 00 04.32E	NIL	GP 3° ILS RDH 17.1 M / 56 FT
NDB (3°E / JAN 2018)	SBG	382 KHZ	H24	47 58 03.12N 012 53 38.66E	NIL	154° MAG, 10.7 NM zu Schwelle Piste 15; Reichweite 40 NM. 154° MAG, 10.7 NM to THR RWY 15; Range 40 NM.
DVOR/DME (3°E / JAN 2018)	SBG	113.800 MHZ (CH85X)	H24	DME: 48 00 08.80N 012 53 34.37E DVOR: 48 00 09.30N 012 53 33.94E	455.3 M / 1494 FT	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 (3°E / JAN 2018)	SI	410 KHZ	H24	47 49 06.99N 012 59 15.63E	NIL	154° MAG, 1.014 NM zu Schwelle Piste 15; Reichweite 25 NM. 154° MAG, 1.014 NM to THR RWY 15; Range 25 NM.
GPS		1575.42 MHZ	H24	Landesweit/Statewide	NIL	Betreiber/Operated by: U.S. Air Force
ASR/MSSR			H24	47 55 05.28N 013 00 16.62E		ASR 60 NM/25000 FT; S-Band 10 CM; MSSR 120 NM/ 46000 FT; SSR modes A und/and C.
RSR/MSSR			H24	48 28 15.09N 013 41 07.15E		RSR/MSSR West: 140 NM/46000 FT; SSR modes A und/and C.

LOWS AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

1.1. Segelflugzeuge, Para- und Hängegleiter sind nicht zugelassen.

1.2. Fallschirmabsprünge mit Landungen im Flughafengelände, Freiballone und Lenkluftschiffe sind am Flughafen normalerweise nicht zugelassen. Die Flugplatzbetriebsleitung kann im Einzelfall eine Ausnahmegenehmigung erteilen.

1.3. Bezug AIP Österreich AD 1.1, Punkt 6.5: Lokale IFR-Trainingsflüge und VFR-Schul- und Trainingsplatzrundenflüge müssen vor der Aufgabe des Flugplanes mit ATC Salzburg koordiniert werden; TEL: +43 (0)5 1703 / 6555.

1.4. Verfahren zur Lärmvermeidung siehe LOWS AD 2.21.

1.5. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWS und in der TMA LOWS 1-9 (siehe LOWS AD 2.22).

1.6. NDB- und ILS-Anflugverfahren zur Piste 15, ein Circling-Verfahren zur Piste 33 sowie RNAV/RNP-Verfahren siehe LOWS AD 2.22 und LOWS AD 2.24.

2. VERFAHREN AM GAC-APRON

2.1. Allgemein

2.1.1. Auf den Teilen des GAC-Apron westlich der Rollgasse G findet kein Flugverkehrskontrolldienst statt. Teile davon sind vom Tower nicht einsehbar. In diesem Bereich ist besonders auf anderen Verkehr und auf die „wing tip clearance“ zu achten.

2.2. Ankommende Luftfahrzeuge

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

2.3. Abfliegende Luftfahrzeuge

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

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

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

LOWS AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

1.1. Glider, para- and hang-gliders are not permitted.

1.2. Parachute jumps with landing at the aerodrome, free balloons and airships are normally not permitted at the aerodrome. The airport duty officer may permit such operations in single cases.

1.3. REF AIP Austria AD 1.1, item 6.5: IFR local training flights and VFR traffic pattern school- and training flights shall be coordinated with ATC Salzburg prior submission of flight plan; TEL: +43 (0)5 1703 / 6555.

1.4. Noise abatement procedures see LOWS AD 2.21.

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

1.6. NDB and ILS approach procedures to RWY 15, a circling procedure to RWY 33 as well as RNAV/RNP procedures see LOWS AD 2.22 and LOWS AD 2.24.

2. PROCEDURES FOR GAC APRON

2.1. General

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

2.2. Arriving aircraft

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

2.3. Departing aircraft

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

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

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

3. VERMEIDUNG VON GEFAHREN DURCH ABGASSTRAHL BZW. PROPELLERSTRAHL

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

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

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

4. WENDEPLATTEN

4.1. Wendepalte NORD

Lufffahrzeuge bis „Code C“ haben auf der Wendepalte Nord entlang der Rolleitlinie im Uhrzeigersinn zu drehen.

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

Die vorhandene Rolleitlinie ist nicht befeuert und kann somit bei einer RVR weniger 350 M nicht verwendet werden. Das Wenden ist in diesem Fall nur unter der Führung eines „Follow Me“-Fahrzeuges möglich. (Siehe LOWS AD 2.24-1-3)

4.2. Wendepalte SÜD

Lufffahrzeuge bis „Code C“ haben auf Wendepalte SÜD entlang der Rolleitlinie gegen den Uhrzeigersinn zu drehen.

Lufffahrzeuge „Code Letter D+E+F“ dürfen nicht entlang der Rolleitlinie rollen und müssen stattdessen im Uhrzeigersinn nach rechts drehen.

Die vorhandene Rolleitlinie ist nicht befeuert und kann somit bei einer RVR weniger 350 M nicht verwendet werden. Das Wenden ist in diesem Fall nur unter der Führung eines „Follow Me“-Fahrzeuges möglich. (Siehe LOWS AD 2.24-1-3)

5. „CODE LETTER E“ - BETRIEB

5.1. Für Rollverfahren und Wendemanöver auf den Wendepalten Nord+Süd für „Code letter E“- Lufffahrzeuge siehe Punkt 4. und LOWS AD 2.24-1-3.

6. „CODE LETTER F“ - BETRIEB

6.1. Allgemeines

6.1.1. Folgende Verfahren sind erforderlich, um einen sicheren Betrieb von „Code letter F“-Lufffahrzeugen (z.B. A380, B747-8, AN124) auf dem Flughafen Salzburg zu gewährleisten.

Alle IFR-Verfahren sind für „Code F“ freigegeben - siehe relevante Karten.

PAPI: Siehe LOWS AD 2.14; für Lufffahrzeuge, 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.

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

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

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

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

4. TURNING PADS

4.1. Turning pad NORTH

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

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

The taxi guidance line is not fired. At RVR below 350 M the turn is only allowed with 'Follow Me' guidance. (See LOWS AD 2.24-1-3).

4.2. Turning pad SOUTH

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

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

The taxi guidance line is not fired. At RVR below 350 M the turn is only allowed with 'Follow Me' guidance. (See LOWS AD 2.24-1-3).

5. CODE LETTER E OPERATION

5.1. For taxi routes and turn on the turning pads for code letter E aircraft types see item 4. and LOWS AD 2-24-1-3.

6. CODE LETTER F OPERATION

6.1. General

6.1.1. Following procedures are required to ensure a safe operation of code letter F aircraft (i.e. A380, B747-8, AN124) at Salzburg airport.

All IFR procedures are Code F approved - see relevant charts.

PAPI: See LOWS AD 2.14; for eye-to-wheel height of aircraft in approach configuration with more than 8 M check wheel clearance.

6.2. Rollverfahren

6.2.1. Rollweg C, E, F und L von EXIT 3 nach Süden wie auch EXIT 3 und 4: Verwendung der „Cockpit taxi camera“, insbesondere bei Drehungen, wird empfohlen.

Rollweg B, D und L von EXIT 3 nach Norden sind auf geringere „Code letter“ beschränkt und für „Code F“-Luftfahrzeuge gesperrt.

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

Führung mittels „Follow Me“-Fahrzeug von / zur Piste wird auf Anfrage des Piloten bereitgestellt. Falls die Rollwegmittellinienmarkierungen und die Befeuerung nicht klar erkennbar sind, haben Piloten zu halten und ein „Follow Me“-Fahrzeug anzufordern.

6.3. Rollrouten

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

Rollroute bei Landung Piste 15: TWY E oder F - TWY L - EXIT 4 - Hauptabstellfläche oder „Backtrack“ RWY - TWY C - EXIT 3 - Hauptabstellfläche.

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

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

Rollroute bei Abflug Piste 33: Hauptabstellfläche - EXIT 4 - TWY L - TWY F oder Hauptabstellfläche - EXIT 3 - TWY C - „Backtrack“ RWY.

Vorsicht auf dem südlichen Teil des Rollweges L - Mindestabstand Rollwegmittellinie zum Flughafenzaun (Höhe: 2,40 M) ist 49 M. Außerhalb des Flughafenzaunes sind „Luftfahrzeug-Spotter“ zu erwarten.

Wendeplatten sind an beiden Pistenenden vorhanden. (Siehe Punkt 4. und LOWS AD 2.24-1-3)

6.4. Parken und Bodenabfertigung

6.4.1. Parken auf der Hauptabstellfläche: Zu erwarten ist das Parken auf W1, W2 oder W4 („Push-Back“ von diesen Positionen). Eine standardmäßig nicht vorgesehene Parkposition im Bereich E7-E9 ist für selbstständiges Manövrieren (kein „Push-Back“ erforderlich) reserviert.

Alle Luftfahrzeuge werden mittels „Follow Me“-Fahrzeug von / zu den Ausgängen der Abstellfläche geführt.

Auf der Abstellfläche gilt Mindestleistungseinstellung.

Bodenabfertigung ist für alle Luftfahrzeuge möglich.

Für nähere Auskünfte betreffend die Dienste ist der Flughafenbetreiber im Voraus zu kontaktieren.

6.2. Taxi procedures

6.2.1. TWY C, E, F and L from EXIT 3 to south and also EXIT 3 and 4: the use of 'cockpit taxi camera', especially on the turns, is recommended.

TWY B, D and L from EXIT 3 to north are limited to smaller code letter and closed for code F aircraft.

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

Guidance with a 'Follow Me' car from / to the runway is provided on pilot's request. If taxiway centerline markings and lighting are not clearly visible - pilots should stop and request 'Follow me' car.

6.3. Taxi routes

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

Taxi route landing RWY 15: TWY E or F - TWY L - EXIT 4 - main apron or backtrack RWY - TWY C - EXIT 3 - main apron.

Taxi route landing RWY 33: backtrack RWY - TWY C - EXIT 3 - main apron.

Taxi route departure RWY 15: main apron - EXIT 3 - TWY C - backtrack RWY.

Taxi route departure RWY 33: main apron - EXIT 4 - TWY L - TWY F or main apron - EXIT 3 - TWY C - backtrack RWY.

Use caution on TWY L south - minimum clearance taxiway centerline to airport fence (height: 2,40 M) is 49 M. Expect aircraft spotters outside airport fence.

Turning pads available at both runway ends. (See item 4. and LOWS AD 2-24-1-3)

6.4. Parking and ground handling

6.4.1. Parking main apron: expect parking W1, W2 or W4 (push-back out of these positions). A non-standard parking position in the area E7-E9 will be reserved for self manoeuvring (no push-back required).

All aircraft are guided by 'Follow Me' car from / to the exits of apron.

Use minimum power setting on apron.

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

6.5. Feuerbekämpfungskategorie „Code letter F“-Luftfahrzeuge (REF LOWS AD 2.6)

6.5.1. Rettungs- und Feuerbekämpfung CAT 9 verfügbar.
Für planmäßige Flüge: Während des Starts und der Landung wird ICAO CAT 10 bereitgestellt.
Für alle anderen Flüge ausgenommen Notfälle: ICAO CAT 10 wird mit einer Vorbereitungszeit von 20 Minuten bereitgestellt.

7. STAR

7.1. Ankommende IFR-Flüge haben sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard arrival route (siehe LOWS AD 2.24-5-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. Radarkursführung wird seitens ATC pistenabhängig freigegeben.

8. GND SURVEILLANCE SALZBURG (MDS)

8.1. Auf dem Flughafen Salzburg wird ein Multilaterationssystem (MDS) zur Überwachung der Manövrierflächen und Rollgassen eingesetzt.

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

MDS unterstützt ATC bei folgenden Aufgaben:

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

8.3. Transponder Verfahren

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

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

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

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

6.5. Fire category code letter F aircraft (REF LOWS AD 2.6)

6.5.1. Rescue and firefighting CAT 9 available.
For planned flights: during take-off and landing ICAO CAT 10 will be provided.
For all other flights except emergency: ICAO CAT 10 will be provided with lead time of 20 minutes.

7. STAR

7.1. Arriving IFR flights shall, unless instructed otherwise, follow their flight planned route including standard arrival route (see LOWS AD 2.24-5-1) and enter the published holding procedure thereafter. Radar vectoring service, depending on the runway in use, will be provided by ATC.

8. GND SURVEILLANCE SALZBURG (MDS)

8.1. GND Surveillance (Multilateration MDS) is being provided on the manoeuvring area and taxilanes at Salzburg airport.

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

MDS supports ATC at following tasks:

- To monitor compliance with clearances and instructions of aircraft and vehicles
- To ensure there are no aircraft or vehicles in front of a departure or landing on a runway-in-use
- To provide traffic information
- To determine the position of aircraft and vehicles on the movement areas
- To assist taxiing aircraft
- To assist vehicles

8.3. Transponder Operating Procedure

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

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

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

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

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

8.4. VIS 1, 2, 3

8.4.1. Bei Sichtwerten VIS 1 und VIS 2 (Definition der Visibilities siehe ICAO Doc 9830 Appendix A Pkt.2) ist der Pilot für die Abstandhaltung und „Wingtipclearance“ zu anderem Verkehr verantwortlich.

ATC ist für die Rollstrecke verantwortlich und legt die Sequenz an Kreuzungen und Rollhalten fest.

8.4.2. Unter VIS 3 Sichtbedingungen (Sicht weniger als 400 M) stellt ATC sicher, dass freigegebene Bereiche nicht von anderen Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen blockiert sind.

Um die Kapazität zu erhöhen und wenn es die Sichtbedingungen erlauben, kann ATC dem verantwortlichen Piloten auftragen die Abstandhaltung zu anderen Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen sicherzustellen. Sollte der verantwortliche Pilot die Abstandhaltung seinerseits nicht mehr sicherstellen können, ist ATC unverzüglich zu informieren.

8.5. Halteverfahren an Rollhalten vor der Betriebspiste

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

8.6. Führung von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Freigabebalken

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

LOWS AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

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

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

8.4. VIS 1, 2, 3

8.4.1. During visibility conditions VIS 1 and VIS 2 (VIS Specifications according ICAO Doc 9830 Appendix A 2.) the pilot is responsible for spacing and wingtip clearance to other traffic.

ATC is responsible for the taxi routing and determines the sequence at intersections and at holding points.

8.4.2. During visibility condition VIS 3 (visibility less than 400 M) ATC ensures that cleared areas are not occupied by other aircraft and vehicles.

If visual conditions allow, ATC may ask the pilot in command to maintain own separation to other aircraft or vehicles to increase capacity. If unable to comply inform ATC immediately.

8.5. Holding procedure at runway holding points

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

8.6. Aircraft guidance by means of clearance bars

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

LOWS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

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

2. Es sind nur Luftfahrzeuge mit Strahltrieb, die mindestens nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 lärmzertifiziert sind, gestattet (siehe auch AD 1.1 Punkt 6.10) und deren Schallereignispegel beim Abflug 98 dB SEL, gemessen an der Fluglärmmessstelle 4, nicht überschreiten. Luftfahrzeuge, die die 98 dB SEL, gemessen an der Fluglärmmessstelle 4, beim Abflug überschreiten, dürfen am Flughafen Salzburg nicht landen, ausgenommen der Operator kann nachweisen, dass die Überschreitung aus Sicherheitsgründen notwendig war bzw. ein einmaliges Ereignis war. Verstöße werden von der zuständigen Behörde bestraft. Ausnahmen von diesen Regelungen: siehe AD 1.1 Punkt 6.10 lit. c.

3. Einschränkungen aus Lärmschutzgründen

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

3.2. Zwischen 2200 und 2300 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur bei verspäteten, gewerbsmäßigen Flügen gestattet; Landungen sind nur bei gewerbsmäßigen Flügen und nur mit Luftfahrzeugen gestattet, deren Schallereignispegel bei der Landung 84 dB SEL, gemessen an der Fluglärmmessstelle 4, nicht überschreitet.

3.3. Sichtflüge

- Platzrundenflüge sind nur von 0700 – 2000 Uhr Ortszeit (von 1. Oktober bis 31. März von 0700 – 2100 Ortszeit) gestattet, nach ECET (= Nachtsichtplatzrundenflüge) nur von Montag bis Donnerstag; Platzrundenflüge sind generell an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen nicht gestattet.
- Hubschrauber Übungsschwebflüge am Flughafen sind nur Montag bis Freitag 0800 – 1200 Uhr Ortszeit und 1400 – 1700 Uhr Ortszeit und Samstag 0800 – 1200 Uhr Ortszeit gestattet, aber nicht an gesetzlichen Feiertagen.

3.4. Trainingsflüge

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

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).

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

4. RNAV VISUAL V RWY 33 procedure (LOWS AD 2.24-6-5-2 and LOWS AD 2.24-6-5-2A)

4.1. General remark

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

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

2. Only jet aircraft which are at least certified according ICAO Annex 16 Chapter 3 (also see AD 1.1 item 6.10) and whose noise level at departure measured at noise-measuring station 4 is not exceeding 98 decibel SEL are permitted. All aircraft exceeding 98 decibel SEL at noise-measuring station 4 during departure will be suspended from operations at Salzburg airport, except operators can prove that transgression was necessary for safety reasons and/or a singular event. Violations of these regulations will be punished by the competent Austrian authorities. Exemptions from these regulations: see AD 1.1 item 6.10 subitem c.

3. Restrictions for noise reduction

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

3.2. Between 2200 and 2300 local time departures are permitted only for delayed commercial flights; landings are permitted only for commercial flights performed by aircraft whose noise level at landing measured at noise-measuring station 4 is not exceeding 84 decibel SEL.

3.3. VFR flights

- traffic circuit flights are only permitted from 0700 – 2000 local time (from 1st of October until 31st of March from 0700 – 2100 local time), after ECET (Night VFR traffic circuits) only from Monday to Thursday; traffic circuit flights are generally not permitted on sundays and legal holidays.
- Helicopter hovering exercises at the airport are only permitted from Monday to Friday 0800 – 1200 local time and 1400 – 1700 local time and Saturday 0800 – 1200 local time, except legal holidays.

3.4. Training flights

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

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

The nominal track is based on a 3° glide slope from WS834 (FAF) to touchdown.

After WS835 (MAPt) the procedure is continued as a visual segment.

The turn inside this visual segment may also be coded as RF leg (see LOWS AD 2.24-6-5-2A).

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

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

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

LOWS AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWS 1-9

1.1. 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 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.

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

2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE

(Siehe Sichtflugkarte 1 : 250 000 LOWS AD 2.24-9)

2.1. Funkverfahren und Freigaben

2.1.1. VFR-Anflüge müssen sich spätestens 3 Minuten vor dem ersten Pflichtmeldepunkt bei SALZBURG TURM FREQ 118,100 MHZ melden. Sofern nicht anders aufgetragen, ist der Transponder auf A 7000 mit Mode C zu schalten.

Information: Auf Grund von Bergen kann es unter 5000 FT MSL im Bereich VOGLAU - St. Koloman im Süden der CTR, Thalgau – EUGENDORF im Osten der CTR und Chiemsee – Traunstein – TEISENDORF im Westen der CTR zu Funkabschattungen auf der Frequenz 118,100 MHZ kommen.

2.1.2. VFR-Flüge, welche in die CTR LOWS bzw. in den Luftraum D der TMA LOWS 1-9 einfliegen wollen, haben bei SALZBURG RADAR auf Frequenz 123,725 MHZ mindestens 3 Minuten vor Einflug eine Freigabe einzuholen, und zwar:

- Nördlich einer Linie TEISENDORF – SEEKIRCHEN – STRASSWALCHEN von GND bis FL 125,
- Südlich einer Linie TEISENDORF – SEEKIRCHEN – STRASSWALCHEN von 5500 FT MSL bis FL 125. (Unterhalb 5500 FT MSL: Freigabe für Einflug in CTR LOWS und Luftraum D der TMA LOWS 1-9 bei SALZBURG TURM FREQ 118,100 MHZ, siehe 2.1.1.

Sofern nicht anders aufgetragen, ist der Transponder auf A 7000 mit Mode C zu schalten.

LOWS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWS 1-9

1.1. Within the TMA LOWS 1-9 during the operational hours of these radar approach units (see LOWS AD 2.18) IFR flights will be - if necessary - radar vectored and sequenced to the final approach track of published approach procedure.

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

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

2. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

(See VFR chart 1 : 250 000 LOWS AD 2.24-9)

2.1. Radio communications and clearances

2.1.1. VFR arrivals shall contact SALZBURG TOWER FREQ 118,100 MHZ at least 3 minutes prior the first compulsory reporting point. The transponder shall be set A 7000 and Mode C unless otherwise instructed.

Information: Radio communication problems on FREQ 118,100 MHZ may occur below 5000 FT MSL due to mountains in the area VOGLAU - St. Koloman in the south of CTR, Thalgau – EUGENDORF in the east of CTR and Chiemsee – Traunstein – TEISENDORF in the west of CTR.

2.1.2. VFR flights, which intend to enter CTR LOWS or airspace D of TMA LOWS 1-9 have to contact SALZBURG RADAR FREQ 123,725 MHZ at least 3 minutes prior entering for an ATC clearance in following areas:

- north of a line TEISENDORF – SEEKIRCHEN – STRASSWALCHEN from GND to FL 125,
- south of a line TEISENDORF – SEEKIRCHEN – STRASSWALCHEN from 5500 FT MSL to FL 125. (Below 5500 FT MSL: entry clearance for CTR LOWS and airspace D of TMA LOWS 1-9 with SALZBURG TOWER FREQ 118,100 MHZ, see 2.1.1.

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

2.1.3. 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 Landfreigabe erhalten haben.

2.2.1.2. Flüge auf der Strecke EUGENDORF - MARIA PLAIN sind nördlich der Autobahn durchzuführen. Flüge auf der Strecke EUGENDORF - GLASENBACH sind südlich der Autobahn durchzuführen. Flüge auf der Strecke ADNET - SIERRA sind östlich der Autobahn durchzuführen.

2.2.1.3. Anflüge zur Piste 15 über MARIA PLAIN haben sich bereits nördlich der Autobahn auf der verlängerten Pistenmittellinie auszurichten.

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

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

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

2.2.2. Abflüge

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

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

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

2.1.3. 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.

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

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

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

2.2.2. Departures

2.2.2.1. If not otherwise instructed by TWR Salzburg:

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

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

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

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

2.2.2.1.5. Strecke GRÖDIG - HALLEIN:

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

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

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

2.2.3. Platzrunde

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

2.2.4. Transitflüge

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

2.2.5. NORDO Flüge

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

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

2.2.6. Sonstiges

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

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

Freigabeeinholung für Luftraum D siehe 2.1.

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

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

2.2.2.1.5. Route GRÖDIG - HALLEIN:

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

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

2.2.3. Traffic Circuit

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

2.2.4. Transit flights

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

2.2.5. NORDO flights

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

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

2.2.6. Miscellaneous

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

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

Clearance for airspace D see 2.1.

3. HÄNGE- UND PARAGLEITERGEBIETE

3.1. TRA Gaisberg, TRA Schwarzenberg A und B

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

3.2. Hänge- und Paragleitergebiet Untersberg

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

3.3. TRA LOWS N

Siehe ENR 5.5.

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

4.1. Purpose and scope

4.1.1. As this ILS CAT I approach procedure contains a NON-ICAO-STANDARD missed approach (higher than normal missed approach climb gradients and smaller turning radii), specific familiarization of the flight crew is required. Special authorization by Austro Control is no longer necessary but the corresponding documentation about landing mass restrictions due to required performance limitations for the corresponding aircraft type needs to be carried on board in a listed form which allows simple use.

4.2. Missed approach requirements

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

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

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

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

Remark: See chart LOWS AD 2.24-6-2

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

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

5.1. Purpose and scope

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

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

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

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

5.2. Missed approach requirements

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

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

and the ANTI-ICE equipment ON.

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

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

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

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

5.3. Application

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

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

5.3.3. The application shall contain:

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

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

5.3.4.1. all-engines climb gradient:

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

5.3.4.2. one engine inoperative climb gradient:

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

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

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

5.3.7. Operators shall address their application to:

5.3.7.1. Contact:

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

FAX: +43 (0)5 1703 2006

EMAIL: special.procedures@astrocontrol.at

Remark: See chart 2.24-6-4

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

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

6.1. Purpose and scope

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

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

A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <http://augur.ecacnav.com/>

6.2. Procedure characteristics

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

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

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

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

6.3. Equipment requirements

6.3.1. Approved dual FMS installation according AC20-138D including RNP capability of 0.3 NM or better (≤ 0.3 NM)

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

6.3.3. Required RNAV RNP functions according EASA AMC 20-26 and EASA Air Operations AMC/GM to Part-SPA.

6.4. Application

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

6.4.2. The application shall contain:

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

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

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

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

6.4.5. Operators shall address their application to:

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

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

Remark: See chart LOWS AD 2.24-4-4

7. RNAV (RNP) Y RWY 33 – Procedure guidelines (authorization required)

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

7.1. Purpose and scope

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

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

A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <http://augur.ecacnav.com/>

7.2. Procedure characteristics

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

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

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

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

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

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

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

7.3. Equipment requirements

7.3.1. Approved dual FMS installation according AC20-138D including RNP capability of 0.3 NM or better (≤ 0.3 NM)

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

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

7.3.4. Required RNAV RNP functions according EASA AMC 20-26 and EASA Air Operations AMC/GM to Part-SPA.

7.4. Application

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

7.4.2. The application shall contain:

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

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

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

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

7.4.5. Operators shall address their application to:

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

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

Remark: See chart LOWS AD 2.24-6-6-2

8. RNAV (RNP) Z RWY 33 – Procedure guidelines (authorization required)

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

8.1. Purpose and scope

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

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

A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <http://augur.ecacnav.com/>

8.2. Procedure characteristics

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

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

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

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

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

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

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

8.3. Equipment requirements

8.3.1. Approved dual FMS installation according AC20-138D including RNP capability of 0.3 NM or better (≤ 0.3 NM)

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

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

8.3.4. Required RNAV RNP functions according EASA AMC 20-26 and EASA Air Operations AMC/GM to Part-SPA.

8.4. Application

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

8.4.2. The application shall contain:

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

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

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

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

8.4.5. Operators shall address their application to:

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

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

Remark: See chart LOWS AD 2.24-6-6-1

9. STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE

9.1. Operator unable to use RNAV1 SIDs

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

Such flights can expect NON-RNAV SIDs.

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

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

9.2. Departures RWY15

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

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

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

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

10. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT (LOW VISIBILITY)

10.1. Einleitung

10.1.1. 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).

10.1.2. Die Salzburg Verfahren bei geringer Sicht treten in Kraft sobald die Wetterkriterien Werte erreichen, die eine erfolgreiche Durchführung eines „Standard“ ILS CAT I RWY 15 Anfluges ungewiß oder sogar unmöglich machen. Ein Vermeiden von Störungen der ILS Signale erfolgt normalerweise durch das Anwenden entsprechender Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

10. LOW VISIBILITY PROCEDURES

10.1. Introduction

10.1.1. 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).

10.1.2. Salzburg Low Visibility Procedures (LVP) will start as soon as weather criteria are reaching values which will make the successful execution of a 'Standard' ILS CAT I RWY 15 approach doubtful or even impossible. Avoidance of disturbances to the ILS signals are normally achieved by providing appropriate spacing between aircraft on final approach.

INKRAFTTRETEN	Über Funk oder ATIS: „ LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION “
ACTIVATION	Via RTF or ATIS: ' LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION '
ANWENDUNG	Bodensicht < 1500 M und/oder Hauptwolkenuntergrenze < 600 FT
APPLICATION	Visibility < 1500 M and/or Ceiling < 600 FT
SCHUTZ DER „OFZ“ UND DER „LOC-SENSITIVE AREA“	Wird durch ATC sichergestellt (AD 1. Punkt 4.4 und Punkt 4.6.2)
PROTECTION OF OFZ AND LOC-SENSITIVE AREA	Is ensured by ATC (AD 1. item 4.4 and item 4.6.2)
RADARKURSFÜHRUNG	Anfliegende Luftfahrzeuge werden so geführt, dass ein „INTERCEPT“ des ILS spätestens bei 10 NM vor der Pistenschwelle sichergestellt ist.
RADAR VECTORING	Arriving aircraft are vectored so as to ensure an intercept of the ILS at least 10 NM from threshold.
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen „ILS approach“, gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for 'ILS approach' regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	Für CAT II/III Anflüge: Mit der Anflugfreigabe werden der Bodenwind (Richtung und Geschwindigkeit) und die aktuellen RVR-Werte übermittelt; vor der Position D-5,1 OES wird der aktuelle RVR-Wert nochmals übermittelt.
METEOROLOGICAL INFORMATION	For CAT II/III Approaches: Together with the approach clearance the surface wind (direction and velocity) and the actual RVR values will be transmitted; prior overflying position D-5,1 OES RVR values will be transmitted additionally.
LANDEFREIGABE	Wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegender Luftfahrzeug 2 NM von der Pistenschwelle entfernt ist; in Ausnahmefällen kann die Erteilung bis zu einer Entfernung von 1 NM verzögert werden; Piloten werden entsprechend informiert.
CLEARANCE TO LAND	Transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold; in exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly.
MELDUNGEN VON PILOTEN	„RUNWAY VACATED“ durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkierten Rollwegmittelfeuer verlassen hat („sensitive area vacated“).
REPORTS BY PILOTS	'RUNWAY VACATED' by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated).
AUSSERKRAFTTRETEN	Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS Aufsprache.
DEACTIVATION	Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission.

10.2. Start bei geringer Sicht

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

10.3. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

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

AUSFALL ODER FEHLEN VON/DES	RÜCKSTUFUNG
MESSANLAGE FÜR DIE PISTENSICHT oder Ausfall der Anzeigen / Messstrecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil	CAT I

10.2. Low visibility take-off

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

10.3. Information regarding malfunction and downgrading of the approach procedure

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

FAILURE OR LACK OF	DOWNGRADING
RVR ASSESSMENT SYSTEM or failure of display / transmissometer of both TOUCHDOWN and MIDPOINT	CAT I

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

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

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

LOWS AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

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

2. „Waypoint“-Liste - Instrumentenflugverfahren

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

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

10.3.2. A change in operational status, if caused by a failure expected to last more than one hour, will be promulgated by NOTAM.

Pilots will be notified of shorter term deficiencies by ATC (ATIS and/or RTF).

LOWS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

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

Exceptions for operational reasons only.

2. Waypoint list - Instrument flight procedures

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

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
TRAUN	47 58 29.00N 012 35 15.00E	SID RWY 15, SID RWY 33, STAR
UNKEN	47 49 18.42N 012 36 03.59E	STAR
VERDA	47 32 00.00N 013 20 00.00E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS501	47 48 05.62N 013 42 23.62E	STAR
WS502	47 52 57.58N 013 22 54.47E	STAR
WS503	47 55 42.93N 013 11 44.75E	STAR
WS504	47 38 22.72N 013 14 36.94E	STAR
WS505	47 50 06.75N 013 03 19.05E	STAR
WS506	47 56 46.39N 012 48 05.24E	STAR
WS507	47 59 37.30N 012 47 39.77E	STAR
WS508	48 01 08.23N 012 47 47.45E	STAR
WS610	47 49 23.04N 012 59 06.53E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS616	47 54 56.02N 012 44 43.86E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS617	47 52 17.26N 012 40 16.38E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS619	47 52 59.26N 012 49 54.29E	SID RWY 33
WS626	47 55 47.43N 013 05 52.91E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS627	47 55 34.85N 013 13 18.61E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS628	47 43 02.48N 013 04 34.69E	SID RWY 15
WS629	47 41 04.90N 013 06 08.16E	SID RWY 15
WS630	47 36 35.00N 013 09 22.00E	SID RWY 15
WS643	47 45 46.28N 013 01 45.99E	SID RWY 15
WS644	47 49 33.16N 013 02 49.42E	SID RWY 15
WS645	47 52 23.71N 013 01 24.43E	SID RWY 15
WS800	47 45 39.81N 013 01 27.60E	IAP RWY 33
WS801	47 44 55.14N 013 02 21.70E	IAP RWY 33
WS802	47 44 31.87N 013 03 11.74E	IAP RWY 33
WS803	47 43 50.81N 013 05 08.18E	IAP RWY 33
WS804	47 42 21.95N 013 07 02.79E	IAP RWY 33
WS805	47 38 50.16N 013 08 54.96E	IAP RWY 33
WS806	47 35 09.18N 013 13 19.96E	IAP RWY 33
WS807	47 36 11.40N 013 09 39.49E	IAP RWY 33
WS808	47 32 34.56N 013 10 18.56E	IAP RWY 33
WS809	47 31 05.81N 013 09 49.73E	IAP RWY 33
WS810	47 28 19.58N 013 09 54.91E	IAP RWY 33
WS811	47 25 42.82N 013 09 59.79E	IAP RWY 33
WS813	47 57 56.96N 012 45 34.51E	IAP RWY 15
WS814	48 01 52.57N 012 59 16.35E	IAP RWY 15
WS815	47 59 54.97N 012 52 25.17E	IAP RWY 15

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
WS816	47 55 30.24N 012 55 13.67E	IAP RWY 15
WS817	47 51 37.70N 012 57 41.28E	IAP RWY 15
WS820	47 46 20.41N 013 03 48.99E	IAP RWY 33
WS821	47 41 27.34N 013 03 17.04E	IAP RWY 33
WS822	47 39 45.81N 013 16 11.01E	IAP RWY 33
WS823	47 57 04.79N 012 54 13.55E	IAP RWY 33
WS831	47 59 28.01N 012 53 25.19E	IAP RWY 33
WS832	48 01 21.80N 013 07 07.80E	IAP RWY 33, STAR
WS833	47 58 44.65N 013 00 47.22E	IAP RWY 33
WS834	47 52 40.41N 013 02 38.87E	IAP RWY 33
WS835	47 49 32.39N 013 03 36.26E	IAP RWY 33
WS836	47 46 25.49N 013 04 33.25E	IAP RWY 33
WS837	47 45 45.56N 013 01 23.97E	IAP RWY 33
WS838	47 46 11.96N 013 02 55.61E	IAP RWY 33

3. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

3. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KOORDINATEN COORDINATES
ADNET	47 41 21N 013 07 25E	PASS LUEG	47 34 31N 013 11 43E
AINRING	47 49 27N 012 56 41E	SEEKIRCHEN	47 53 16N 013 07 52E
EUGENDORF	47 51 25N 013 07 34E	SIERRA	47 43 50N 013 04 45E
GLASENBACH	47 46 15N 013 04 40E	STRASSWALCHEN	47 58 56N 013 16 25E
GRABENSEE	48 00 09N 013 04 33E	TACHINGER SEE	48 00 09N 012 44 38E
GRÖDIG	47 44 24N 013 03 12E	TEISENDORF	47 51 15N 012 48 40E
HALLEIN	47 41 10N 013 05 55E	VOGLAU	47 35 46N 013 18 53E
LENGAU	48 00 09N 013 15 55E	WHISKEY	47 46 17N 012 56 05E
MARIA PLAIN	47 50 26N 013 02 23E		

LOWS AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWS AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte-ICAO	LOWS AD 2.24-1-1	Aerodrome Chart-ICAO
Aircraft Parking Chart-ICAO	LOWS AD 2.24-1-2	Aircraft Parking Chart-ICAO
Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions	LOWS AD 2.24-1-3	Aerodrome ground movement chart-Taxi restrictions
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A, Betriebliche Begrenzungen (RWY 15/33)	LOWS AD 2.24-2-1	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A, Operating Limitations (RWY 15/33)
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ B	LOWS AD 2.24-2-2	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type B

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug-ICAO (RWY 15)	LOWS AD 2.24-3-1	Precision Approach Terrain Chart-ICAO (RWY 15)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 15)	LOWS AD 2.24-4-1	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 15)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 33)	LOWS AD 2.24-4-2	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 33)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (Special Performance Departure RWY 15)	LOWS AD 2.24-4-3	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (Special Performance Departure RWY 15)
Standard Anflugkarte Instrumenten-ICAO	LOWS AD 2.24-5-1	Standard Arrival Chart Instrument-ICAO
Instrumentenanflugkarte-ICAO (NDB RWY 15)	LOWS AD 2.24-6-1	Instrument Approach Chart-ICAO (NDB RWY 15)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS or LOC RWY 15)	LOWS AD 2.24-6-2	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS or LOC RWY 15)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15)	LOWS AD 2.24-6-4	Instrument Approach Chart-ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15)
Instrumentenanflugkarte-ICAO RNAV (GNSS) RWY 15	LOWS AD 2.24-6-5-1	Instrument Approach Chart-ICAO RNAV (GNSS) RWY 15
Instrumentenanflugkarte-ICAO RNAV VISUAL V RWY 33	LOWS AD 2.24-6-5-2	Instrument Approach Chart-ICAO RNAV VISUAL V RWY 33
Instrumentenanflugkarte-ICAO RNAV (RNP) Z RWY 33	LOWS AD 2.24-6-6-1	Instrument Approach Chart-ICAO RNAV (RNP) Z RWY 33
Instrumentenanflugkarte-ICAO RNAV (RNP) Y RWY 33	LOWS AD 2.24-6-6-2	Instrument Approach Chart-ICAO RNAV (RNP) Y RWY 33
Sichtanflugkarte-ICAO	LOWS AD 2.24-7-1	Visual Approach Chart-ICAO
Karte für Radarmindestflughöhen-ICAO	LOWS AD 2.24-8	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart-ICAO
Sichtflugkarte SALZBURG	LOWS AD 2.24-9	Chart for VFR flights SALZBURG