

# AD 1. FLUGPLÄTZE / HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZE - EINLEITUNG

## AD 1. AERODROMES / HELIPORTS - INTRODUCTION

### AD 1.1 FLUGPLATZ VERFÜGBARKEIT

#### AD 1.1 AERODROME AVAILABILITY

#### 1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN WONACH FLUGPLÄTZE UND DAZUGEHÖRIGE EINRICHTUNGEN BENÜTZT WERDEN DÜRFEN

##### 1.1 Flugplatzverwaltungen (Flugplatzhalter)

Die Flughäfen werden von Flughafenbetriebsgesellschaften betrieben, die Flugfelder von privaten Flugplatzhaltern. Aufsichtsbehörde für die Flughäfen ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Aufsichtsbehörde für die Flugfelder ist die Bezirksverwaltungsbehörde.

##### 1.2 Benützungsbedingungen

Die Benützung der Flughäfen und öffentlichen Flugplätze (Vöslau, Wels, Zell am See) ist durch die Zivilluftfahrt-Benützungsbedingungen, die beim Flugplatzhalter erhältlich sind, geregelt.

Im allgemeinen ist die Benützung von privaten Flugplätzen an die vorher einzuholende Genehmigung des Flugplatzhalters gebunden. Die Abgabe eines Flugplanes gilt nicht als Einholung der Benützungsgenehmigung. Für die Flugdurchführung erforderliche Informationen sind vom verantwortlichen Piloten beim Flugplatzhalter einzuholen.

Die vorherige Einholung einer Benützungsbewilligung ist nicht erforderlich für die der Internationalen Allgemeinen Luftfahrt zur Verfügung stehenden Flugplätze

Hohenems-Dornbirn,  
St. Johann-Tirol,  
Vöslau,  
Wels und  
Zell am See.



#### 1. GENERAL CONDITIONS UNDER WHICH AERODROMES AND ASSOCIATED FACILITIES ARE AVAILABLE

##### 1.1 Aerodrome Administrations (Aerodrome Operators)

Airports are operated by Airport Companies, airfields by private aerodrome operators. The supervising authority for airports is the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology, the supervising authority for airfields is the district administrative authority.

##### 1.2 Conditions of use

The use of airports and public aerodromes (Vöslau, Wels, Zell am See) is regulated by Civil Aerodrome User Conditions, which may be obtained from the aerodrome operator concerned.

Normally the use of private aerodromes depends on prior permission by the aerodrome operator. The request for permission is not accomplished by submission of a flight plan. Information required for individual flights has to be obtained by the pilot-in-command from the aerodrome operator.

No prior permission is required for the use of aerodromes available for international general aviation

Hohenems-Dornbirn,  
St. Johann-Tirol,  
Vöslau,  
Wels and  
Zell am See.





### **1.3 Betrieb der Flugplätze und Instandhaltung der Bewegungsflächen**

#### **1.3.1 Flugplatzbetriebszeiten**

Der Benützungszeitraum der Privatflugfelder ist mit dem Flugplatzhalter jeweils zu vereinbaren.

#### **1.3.2 Tragfähigkeitsangaben**

Die Tragfähigkeit befestigter Bewegungsflächen auf den österreichischen Flugplätzen wird für Luftfahrzeuge wie folgt angegeben:

- a) für Luftfahrzeuge bis zu einem Höchstgewicht von 5700 KG als höchstzulässiges Gesamtgewicht in KG  
z.B.: 4000 KG

### **1.3 Operation of aerodromes and maintenance of movement areas**

#### **1.3.1 Aerodrome operational hours**

In any case the period of use of private airfields has to be prearranged with the aerodrome operator.

#### **1.3.2 Information on strength of pavements**

The strength of paved movement areas at Austrian aerodromes will be determined for aircraft as follows:

- a) for aircraft of apron mass up to 5700 KG maximum allowable aircraft mass in KG  
Example: 4000 KG

b) für Luftfahrzeuge mit einem Höchstgewicht von mehr als 5700 KG nach den Bestimmungen des ICAO Annex 14 nach der ACN-PCN Methode  
z.B.: PCN 80 / R / A / W / T  
dabei bedeutet:

PCN = Tragfähigkeitszahl des Belages, welche eine Benützung durch Luftfahrzeuge mit einer Lastklassifikationszahl (ACN) bis zum angegebenen PCN-Wert erlaubt.

R oder F = starrer oder flexibler Belag (Beton bzw. Bitumen)

A, B, C oder D = die Tragfähigkeit des Unterbaues und zwar:

A = für hohe Tragfähigkeit:  
Gekennzeichnet durch  $K = 150 \text{ MN/m}^3$  und gelten für alle K-Werte über  $120 \text{ MN/m}^3$  bei starren Belägen, sowie durch  $\text{CBR} = 15$  und gelten für alle CBR-Werte über 13 bei flexiblen Belägen

B = für mittlere Tragfähigkeit:  
Gekennzeichnet durch  $K = 80 \text{ MN/m}^3$  und gelten für einen K-Bereich von  $60 \text{ bis } 120 \text{ MN/m}^3$  bei starren Belägen sowie durch  $\text{CBR} = 10$  und gelten für einen CBR-Bereich von 8 bis 13 bei flexiblen Belägen

C = für geringe Tragfähigkeit:  
Gekennzeichnet durch  $K = 40 \text{ MN/m}^3$  und gelten für einen K-Bereich von  $25 \text{ bis } 60 \text{ MN/m}^3$  bei starren Belägen sowie durch  $\text{CBR} = 6$  und gelten für einen CBR-Bereich von 4 bis 8 bei flexiblen Belägen

D = für extrem geringe Tragfähigkeit:  
Gekennzeichnet durch  $K = 20 \text{ MN/m}^3$  und gelten für alle K-Werte unter  $25 \text{ MN/m}^3$  bei starren Belägen sowie durch  $\text{CBR} = 3$  und gelten für alle CBR-Werte unter 4 bei flexiblen Belägen

W, X, Y und Z = Höchstzulässiger Reifendruck, und zwar:

W = für hohen Druck ohne Druckgrenze

X = für mittleren Druck bis  $1,50 \text{ MPa}$

Y = für niedrigen Druck bis  $1,00 \text{ MPa}$

Z = für sehr niedrigen Druck bis  $0,50 \text{ MPa}$

b) for aircraft of apron mass greater than 5700 KG according to the provisions of ICAO Annex 14 using the ACN-PCN method

Example: PCN 80 / R / A / W / T  
the meaning is:

PCN = pavement classification number indicating that an aircraft with an aircraft classification number (ACN) up to the determined PCN can operate on the pavement.

R or F = rigid or flexible pavement (concrete or bitumen respectively)

A, B, C or D = subgrade strength:

A = for high strength:  
characterized by  $K = 150 \text{ MN/m}^3$  and representing all K values above  $120 \text{ MN/m}^3$  for rigid pavements, and by  $\text{CBR} = 15$  and representing all CBR values above 13 for flexible pavements

B = for medium strength:  
characterized by  $K = 80 \text{ MN/m}^3$  and representing a range in K of  $60 \text{ to } 120 \text{ MN/m}^3$  for rigid pavements, and by  $\text{CBR} = 10$  and representing a range in CBR of 8 to 13 for flexible pavements

C = for low strength:  
characterized by  $K = 40 \text{ MN/m}^3$  and representing a range in K of  $25 \text{ to } 60 \text{ MN/m}^3$  for rigid pavements, and by  $\text{CBR} = 6$  and representing a range in CBR of 4 to 8 for flexible pavements

D = for ultra low strength:  
characterized by  $K = 20 \text{ MN/m}^3$  and representing all K values below  $25 \text{ MN/m}^3$  for rigid pavements, and by  $\text{CBR} = 3$  and representing all CBR values below 4 for flexible pavements

W, X, Y and Z = maximum tire pressure allowable:

W = high pressure without pressure limit

X = medium pressure limited to  $1,50 \text{ MPa}$

Y = low pressure limited to  $1,00 \text{ MPa}$

Z = very low pressure limited to  $0,50 \text{ MPa}$

T oder U = Bewertungsmethode, und zwar:

T = Technische Bewertung:  
auf Grund einer spezifischen  
Untersuchung der Eigenschaften  
des Belages und seines Verhal-  
tens

U = unmittelbare Nutzung von Erfah-  
rungen mit Luftfahrzeugen be-  
stimmter Muster und ihrer Mas-  
sen, die bei regulärer Benutzung  
des Belages einwandfrei getra-  
gen werden.

T or U = Evaluation method:

T = technical evaluation:  
representing a specific study of  
the pavement characteristics and  
application of pavement beha-  
viour technology

U = using aircraft experience repre-  
senting a knowledge of the spe-  
cific type and mass of aircraft  
satisfactory being supported un-  
der regular use.

## 1.4 Flugplatzbefeuerung

### 1.4.1 Allgemeines

- a) Die Flugplatzbefeuerung wird in Betrieb genommen:
- b) bei Nacht (siehe GEN 1.7) bzw. bei Dunkelheit, (für Innsbruck siehe Zusatzregelung, Teil AD 2)
- c) bei Tag, auf Ersuchen des Piloten oder wenn es der Flugverkehrskontrolle aufgrund der herrschenden Wetterbedingungen (Regen, Schneefall, Dunst, Nebel etc.) oder aus anderen Umständen im Interesse der Sicherheit notwendig erscheint, und zwar
- d) für IFR-Anflüge:  
die Pistenbefeuerung, Anflugbefeuerung sowie Blitzfeuer in Verlängerung der Anflugbefeuerung, wenn Instrumentenflug-Wetterbedingungen herrschen.
- e) für IFR-Abflüge:  
die Pistenbefeuerung, wenn die Bodensicht weniger als 5 KM beträgt.
- f) die Rollbahnbefeuerung, und zwar
  - die Randfeuer, wenn die Bodensicht weniger als 3 KM und
  - die Mittellinienfeuer, spätestens wenn die RVR weniger als 400 M beträgt
- g) die Hindernisbefeuerung und Gefahrenfeuer jedenfalls, wenn Instrumentenflug-Wetterbedingungen herrschen.
- h) Die Flugplatzbefeuerung wird abgeschaltet, wenn sie für den Flugplatzverkehr nicht mehr notwendig ist und die Wahrscheinlichkeit eines regulären Flugverkehrs oder eines Notfalles ausgeschlossen werden kann.

## 1.4 Aerodrome lighting

### 1.4.1 General

- a) The aerodrome lighting will be operated:
- b) during night (see Gen 1.7) or in darkness, (for Innsbruck see supplementary regulations, part AD 2)
- c) during hours of daylight on request by the pilot or whenever it is deemed necessary by air traffic control for safety reasons with regard to prevailing weather conditions (rain, snow, haze, fog, etc.) or other circumstances, namely
- d) for IFR approaches:  
runway lighting, approach lighting and flashing lights in extension of the approach lighting system, if instrument meteorological conditions prevail.
- e) for IFR departures:  
runway lighting if the ground visibility is less than 5 KM
- f) taxiway lighting, namely
  - edge lights, if the ground visibility is less than 3 KM and
  - centre line lights, at latest if the RVR is less than 400 M
- g) obstruction lights and hazard beacons at any case, if instrument meteorological conditions prevail.
- h) The aerodrome lighting will be turned off when no longer required by aerodrome traffic and if no likelihood of either regular or emergency operation exists.

- i) Außerhalb der Flugplatzbetriebszeiten ist kein Teil der Flugplatzbefeuerung in Betrieb.
- j) Die Lichtstärke der Hochleistungsbefeuerungssysteme wird von der Flugverkehrskontrolle den herrschenden Wetterbedingungen angepaßt.  
Auf Ersuchen des Piloten werden weitere Anpassungen vorgenommen.

#### 1.4.2 Anflugbefeuerung

- a) Die Anflugbefeuerung sowie die Blitzfeuer in Verlängerung der Anflugbefeuerung werden nur zusammen mit der Pistenbefeuerung in Betrieb genommen.
- b) Die Blitzfeuer einer Anflugbefeuerung sowie die in Verlängerung der Anflugbefeuerung errichteten Blitzfeuer werden nur zusammen mit der eigentlichen Anflugbefeuerung in Betrieb genommen.  
Blitzfeuer werden über Ersuchen des Piloten abgeschaltet.
- c) Die Anflugbefeuerung wird spätestens 10 Minuten vor der voraussichtlichen Landezeit eingeschaltet.
- d) Die Präzisionsanflugbefeuerung, Kategorie II/III und die Aufsetzzonenbefeuerung wird für die Dauer des CAT II/III - Betriebes geschaltet.

Anmerkung: Ansonsten gelten 1.4.1.b), 1.4.1.c) und 1.4.1.d).

#### 1.4.3 Pistenbefeuerung

- a) Die Pistenbefeuerung wird spätestens 10 Minuten vor der voraussichtlichen Landezeit eingeschaltet.
- b) Nach dem Start eines Luftfahrzeuges bleibt die Pistenbefeuerung solange eingeschaltet, daß dem Luftfahrzeug bei Auftreten eines Notfalles während oder unmittelbar nach dem Start die Rücklandung möglich ist.
- c) Die Pistenmittellinienbefeuerung wird gemeinsam mit der Pistenrandbefeuerung in Betrieb genommen.

- i) Beyond the aerodrome operational hours no element of the aerodrome lighting will be in operation.
- j) High intensity lighting systems will be adjusted by air traffic control to suit the prevailing weather conditions.  
Further adjustment of the intensity may be made on request by the pilot.

#### 1.4.2 Approach lighting

- a) The approach lighting and the flashing lights in extension of the approach lighting system will only be operated simultaneously with runway lighting.
- b) The flashing lights of an approach lighting system and the flashing lights in extension of an approach lighting system will only be operated simultaneously with the associated approach lighting.  
Flashing lights will be switched off on request by the pilot.
- c) The approach lighting will be turned on at least 10 minutes prior estimated time of arrival.
- d) Precision approach Category II/III lighting and runway touchdown zone lights will be switched on during CAT II/III operation.

Remark: See also 1.4.1.b), 1.4.1.c) and 1.4.1.d).

#### 1.4.3 Runway lighting

- a) The runway lighting will be switched on at least 10 minutes prior estimated time of arrival.
- b) After a take-off the runway lighting remains in operation as long as it is considered necessary for the return of the aircraft due to an emergency occurring during or immediately after take-off.
- c) The runway centre line lights will be operated simultaneously with runway edge lights.

#### 1.4.4 Rollhaltbefeuerung

- a) Die Rollhaltbefeuerung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepaßt.
- b) Die Rollhaltbefeuerung wird abgeschaltet, wenn eine Anweisung zum Rollen auf die Piste erteilt wurde.

#### 1.4.4 Stop bar lights

- a) The stop bar lights for the runway in use will be switched on during operational hours. The intensity will be adjusted to suit the prevailing weather conditions.
- b) The stop bar lights will be turned off after line up approval has been issued.

#### | 1.4.5 Flugplatzleuchtfeuer

Das Flugplatzleuchtfeuer wird eingeschaltet

- a) bei Tag: während Instrumentenflug-Wetterbedingungen
- b) bei Nacht (innerhalb der Flugplatzbetriebszeit): ständig

#### | 1.4.5 Aerodrome beacon

The aerodrome beacon will be operated

- a) during hours of daylight if instrument meteorological conditions prevail
- b) during night (within aerodrome operational hours): permanently

#### 1.4.6 Gleitwinkelbefeuerung (VASIS oderPAPI)

Die Gleitwinkelbefeuerung wird sowohl bei Tag als auch bei Nacht spätestens 10 Minuten vor der voraussichtlichen Landezeit in Betrieb genommen.

#### 1.4.6 Visual Approach Slope Indicator System (VASIS) or Precision approach path indicator (PAPI)

The visual approach slope indicator system or precision approach path indicator will be operated during daylight hours as well as during night at least 10 minutes prior estimated time of arrival.

### 1.5 Betriebsbereitschaft der Bewegungsflächen

### 1.5 Maintenance of aerodrome movement areas

#### 1.5.1 Verantwortlichkeit

Für die Aufrechterhaltung eines einwandfreien Zustandes der Bewegungsflächen, für die Messungen, Beurteilung ihres Zustandes und die Ausgabe der damit zusammenhängenden Meldungen, ist der Flugplatzhalter verantwortlich.

#### 1.5.1 Responsibility

The aerodrome operator is responsible for maintaining the movement areas in a satisfactory condition as well as for measuring, determining and reporting on conditions connected therewith.

#### 1.5.2 Betrieb von Luftfahrzeugen auf Flugplätzen und in Flugplatznähe

- a) Flüge im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze sind nur als kontrollierte Flüge zulässig.
- b) Ein Luftfahrzeug darf einen Flugplatz nur anfliegen, überfliegen oder von einem Flugplatz nur abfliegen, wenn das mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelästigungen gegebenenfalls aufgetragene Verfahren eingehalten wird.

#### 1.5.2 Operation of aircraft on and in the vicinity of an aerodrome

- a) Flights within an aerodrome traffic circuit at controlled aerodromes shall only be permitted as controlled flights.
- b) No aircraft shall approach or overfly an aerodrome or depart from an aerodrome unless in compliance with the procedures provided for the purpose with regard to the safety of air traffic or for noise abatement.

- c) Soweit mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Verhinderung von Lärmbelästigungen nichts anderes aufgetragen ist, müssen
- i) Kurven beim Landeanflug und nach dem Start als Linkskurven ausgeführt werden;
  - ii) Landungen und Starts gegen den Wind erfolgen, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, auf Grund der Anordnung der Pisten auf dem Flugplatz oder auf Grund der Verkehrslage eine andere Richtung vorzuziehen ist.

- d) Bestimmungen für Flugplatzverkehrszonen von Militärflugplätzen sind aus AD 1 Punkt 3 ersichtlich.

Für Zivilflugplätze sind derzeit keine Flugplatzverkehrszonen errichtet.

### 1.5.3 Betrieb von Motorseglern im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze

- a) Der Betrieb von Motorseglern mit laufendem Triebwerk im Flugplatzverkehr kontrollierter Flugplätze ist entsprechend den Vorschriften für Motorflugzeuge durchzuführen.
- b) Für die Benützung der Pisten durch Motorsegler ohne Sprechfunkverbindung gelten dieselben Vorschriften wie für andere leichte Luftfahrzeuge.
- c) Die Benützung befestigter Pisten ist jedoch nur dann zulässig, wenn
- i) Start und Abflug bzw. Anflug und Landung mit laufendem Motor erfolgen und
  - ii) die Manövrierbarkeit des Motorseglers auf dem Boden gewährleistet ist, sodaß weder Roll- noch Starthilfe erforderlich ist.

### 1.5.4 Rollen auf Manövrierflächen

Auf Manövrierflächen rollende Luftfahrzeuge haben

- a) vor allen Rollhalten anzuhalten, wenn sie keine Freigabe (von TWR) zum Überrollen erhalten haben;
- b) vor allen beleuchteten Haltebalken anzuhalten. Sie dürfen erst weiterrollen, wenn die Beleuchtung ausgeschaltet worden ist.
- c) gelandete Luftfahrzeuge sollen nach der Landung die Piste zügig verlassen, insofern nicht anders aufgetragen.  
Die Rollfreigabe zur Abstellfläche wird von TWR normalerweise erteilt, sobald der Landelauf abgeschlossen ist.  
Wurde zu diesem Zeitpunkt noch keine Rollfreigabe zur Abstellfläche erhalten, ist die Piste über die nächste Rollbahneinmündung zu verlassen und nachdem der Rollhalt zur Gänze überrollt wurde, auf der Rollbahn anzuhalten und abzuwarten.

- c) If not otherwise instructed with regard to safety of air traffic and for noise abatement, aircraft have

- i) to make all turns to the left, when approaching to land or after take-off;
- ii) to land and to take-off against the wind, if not, for safety reasons, according to the situation of the runways at the aerodrome or with regard to the traffic situation, another direction shall be preferred.

- d) For regulations concerning military aerodrome traffic zones see AD 1 item 3.

At civil aerodromes presently no aerodrome traffic zones are established.

### 1.5.3 Operation of motor-glidern in the aerodrome traffic of controlled aerodromes

- a) In the aerodrome traffic of controlled aerodromes the operation of motor-glidern with running engines shall be in accordance to the regulations for power driven aircraft.
- b) For the use of runways by motor-glidern without radio the same regulations as for other light aircraft have to be applied.
- c) The use of paved runways, however, will be permitted only if
- i) during take-off and departure as well as during approach and landing the engine is operated, and
  - ii) on the ground the motor-glider is able to make all necessary manoeuvres for Taxiing or take-off without any support.

### 1.5.4 Taxiing on manoeuvring areas

An aircraft taxiing on the manoeuvring area shall

- a) stop and hold at all taxi holding points, unless otherwise authorized by TWR;
- b) stop and hold at all lighted stop bars and may proceed further when the lights are switched-off.
- c) Landed aircraft shall vacate the runway after landing without delay if not otherwise instructed. Taxi clearance to apron or parking area will normally be issued by TWR when the landing run is completed.

If taxi clearance to apron or parking area has not been received at this time, aircraft shall vacate the runway via the nearest taxiway-intersection and shall hold and wait on the taxiway when entirely beyond the taxi holding position.

## 2. ANZUWENDEnde ICAO DOKUMENTE

Die Errichtung und der Betrieb von Zivilflugplätzen erfolgt in Anlehnung an

ICAO Annex 14  
Doc 9157  
Doc 9137  
Doc 9184  
Doc 9150  
Doc 9261  
Doc 4444-ATM/501  
Doc 8168-OPS/611

ICAO Annex 6  
ICAO Annex 10, Volume 1  
ICAO Document 8071  
ICAO Document 9365-AN/910

ICAO Document 9476-AN/927

ECAC Document 17

## 3. ZIVILE BENÜTZUNG VON MILITÄRFLUGPLÄTZEN

Die Benützung von österreichischen Militärflugplätzen durch Zivilluftfahrzeuge ist gemäß § 62 Luftfahrtgesetz (LFG) nur mit Bewilligung des Bundesministeriums für Landesverteidigung zulässig. Dies gilt auch für die Verwendung von österreichischen Militärflugplätzen als Ausweichflugplatz für Zivilluftfahrzeuge. Die Benützung von österreichischen Militärflugplätzen durch Zivilluftfahrzeuge wird grundsätzlich nur innerhalb der Normdienstzeit der örtlichen Militärflugleitungen erteilt. Flüge nach bzw. von im Ausland gelegenen Flugplätzen sind grundsätzlich nur zulässig, sofern die betreffenden Staaten sowohl den Schengener Grenzkodex, VO (EU) Nr. 562/2006, in vollem Umfang anwenden, als auch Mitgliedstaaten der Zollunion sind. Eine Benützung für Zwecke der gewerblichen Luftfahrt ist nicht zulässig. Eine Betankung von Zivilluftfahrzeugen ist nicht möglich. Zusätzlich zur Bewilligung nach § 62 LFG benötigen ressortfremde Personen zum Betreten eines militärischen Bereiches grundsätzlich entweder eine Tagespassierkarte oder eine Dauerpassierkarte. Anträge betreffend den Zutritt zu militärischen Liegenschaften sind beim örtlichen zuständigen Garnisons- und Kasernenkommandanten im Wege der Betriebsstaffel einzubringen. Bewilligungen können jederzeit mit sofortiger Wirkung widerrufen werden, wenn es die Umstände erfordern. Es wird daher empfohlen, einen allfälligen Antrag zeitgerecht, mindestens 4 Wochen vor dem beabsichtigten Termin der Mitbenützung einzubringen.

## 2. APPLICABLE ICAO DOCUMENTS

Civil aerodromes are installed and operated according to dispositions based on

- Aerodromes
- Aerodrome Design Manual
- Airport Services Manual
- Airport Planning Manual
- STOLPORT Manual
- Heliport Manual
- Air Traffic Management (PANS-ATM) Aircraft Operations (PANS-OPS), Volume I and Volume II
- Operation of Aircraft
- Aeronautical Telecommunications
- Manual on Testing of Radio-Navigation Aids
- Manual of All Weather Operations (except chapter 4, para 2 and chapter 6, para 1)
- Manual of Surface Movement Guidance and Control System
- Common European Procedures for Cat II and Cat III ILS operations

## 3. CIVIL USE OF MILITARY AIR BASES

Civilian aircraft may use military airfields in Austria pursuant to section 62 Aviation Act only after obtaining prior permission of the Federal Ministry of Defence. This also applies to the use of Austrian military airfields as alternative airfields for civilian aircraft. As a matter of principle, a permission for civilian aircraft to use military airfields in Austria is issued only within the regular working hours of the local military air-traffic control. Flights to or from airfields located abroad are permissible only if the respective states both apply the Schengen Borders Code and Directive (EC) No. 562/2006 to the full extent and if they are members of the customs union. Military airfields may not be used for the purpose of commercial aviation. The Refuelling of civilian aircraft is not permitted. In addition to a licence pursuant to section 62 Aviation Act, persons not employed with the Ministry of Defence require a day permit or a permanent permit to enter a military compound. Requests for admission to military facilities must be addressed to the regionally responsible garrison and barracks commander via the respective Headquarters Division/service support element. Issued permits may be revoked with immediate effect at any time if the circumstances so require. A respective request should, thus, be filed in due time, at least four weeks prior to the intended date of co-utilisation.



Anträge um Benützung eines Militärflugplatzes müssen in schriftlicher oder elektronischer Form erfolgen, und jedenfalls folgende Daten enthalten:

- Antragsteller mit vollem Namen und Anschrift (Hauptwohnsitz) sowie je nach Rechtsnatur das Geburtsdatum bzw. die Firmenbuchnummer bzw. die UID-Nummer bzw. die Vereinsregisternummer bzw. das Geburtsdatum einer zur Vertretung nach außen befugten Person

Hinweis: Im Falle von Gesellschaften ist der Antrag durch ein zur Vertretung nach außen befugtes Organ einzubringen. Auf die Vertretungsbefugnis ist im Antrag hinzuweisen.

- Type des (der) Luftfahrzeuge(s)
- Kennzeichen des (der) Luftfahrzeuge(s)
- MTOW des (der) Luftfahrzeuge(s)
- Nachweis über die Halterschaft des (der) zur Mitbenützung beantragten Zivilluftfahrzeuge(s) durch Vorlage des (der) Eintragungsscheine(s) bzw. wenn der Antragsteller nicht gleichzeitig der Halter ist, ist zusätzlich zum Eintragungsschein auch die Vollmacht des Halters des (der) Zivilluftfahrzeuge(s) vorzulegen
- Datum und Zeitrahmen der beabsichtigten Mitbenützung des Militärflugplatzes
- Bekanntgabe des Abflug-Flugplatzes sowie des militärischen Anflug-Flugplatzes
- Zweck der Benützung
- Personendaten des Piloten/der Pilotin (Name, Geburtsdatum, Nationalität)
- Personendaten der Crew und Passagiere/Flugschüler (Name, Geburtsdatum, Nationalität)

Anträge für eine Mitbenützungsbewilligung sind schriftlich zu richten an

Requests for using military airfields must be filed in writing or electronically, and must contain the following data:

- The requester's full name and address (main place of residence) and, according to the legal nature, either the date of birth or the company's register number, UID VAT number, the association's registration number or the birth date of a person entitled to represent it externally.

Note: In the case of corporations the request must be filed by an organ entitled to external representation. The power of representation must be indicated in the request.

- The type of the aircraft
- The licence of the aircraft
- The MTOW of the aircraft
- Evidence of ownership of the aircraft for which co-utilisation is requested by way of submitting the certificate(s) of registration and, if the requester is not the owner in addition to the certificate of registration, the aircraft owner's power of attorney.
- Date of and timeframe for the intended co-utilisation of the military airfield.
- Moreover, the airfield of departure and the military airfield to be used for landing must be stated.
- Purpose of the utilisation
- Personal data of the pilot (name, date of birth, citizenship)
- Personal data of the crew and passengers / pilot trainees (name, date of birth, citizenship)

Requests for a co-utilisation permit are to be submitted in writing to the

Bundesministerium für Landesverteidigung / Rechtsabteilung  
Rossauer Lände 1, 1090 Wien, AUSTRIA  
TEL: +43 50201 10 21421 oder/or 20 21420  
FAX: +43 50201 10 17074  
EMAIL: recht1@bmlv.gv.at

### **3.1 Benützungsbedingungen**

Flugbetrieb innerhalb eines militärisch reservierten Bereiches und auf Militärflugplätzen muss unter Einhaltung der nachstehenden allgemeinen und allfälligen weiteren, in der individuellen Genehmigung enthaltenen Bestimmungen abgewickelt werden.

- a) Für jeden Flug ist ein Flugplan aufzuliefern.
- b) Flugbetrieb in militärisch reservierten Bereichen und auf den Bewegungsflächen der Militärflugplätze ist gemäß den zutreffenden ICAO und nationalen Richtlinien gemäß AIP abzuwickeln.

### **3.1 Rules and conditions**

Operations within military reserved areas and on the air base must be carried out in accordance with the rules and conditions stated below with due regard to such other conditions as may have been stipulated for each individual permission.

- a) A flight plan shall be submitted for each flight
- b) Flight operations within military reserved areas and on the manoeuvring area of a military air base shall be carried out in accordance with relevant ICAO and national civil regulations as laid down in the AIP Austria.

- c) Das Bundesministerium für Landesverteidigung haftet nicht für Schäden an Luftfahrzeugen, ihrer Ausrüstung, Besatzungsmitgliedern, Passagieren, Fracht usw., welche aus dem Zustand der Bewegungsflächen resultieren.
- d) Das Bundesministerium für Landesverteidigung haftet nicht für Diebstahl, Feuer- Wasser- oder anderen Schäden an Luftfahrzeugen, ihrer Ausrüstung, Besatzungsmitgliedern, Passagieren, Fracht usw., welche während des Aufenthalts auf einem Militärflugplatz auftreten.
- e) Das Bundesministerium für Landesverteidigung behält sich das Recht vor, für durch Zivilluftfahrzeuge, deren Besatzungsmitglieder oder Passagiere verursachte Schäden an Material, Gebäuden, sonstigen Einrichtungen und Personal des österreichischen Bundesheeres innerhalb der Flugplatzgrenzen Schadenersatz zu fordern.
- f) Fotografieren aus der Luft und am Boden ist verboten. Luftfahrzeugbesatzungen und Bodenpersonal haben Verstöße zu melden.
- g) Ein-, Aus- und Durchflugbedingungen siehe ENR 1.1, Punkt 9.
- c) The Federal Ministry of Defence shall not be liable for any damage to aircraft, their equipment, flight crew members, passengers, cargo, etc. caused by the condition of the manoeuvring area.
- d) The Federal Ministry of Defence shall not be liable for the theft of and fire-, water- or other damage to aircraft, their equipment, flight crew members, passengers, cargo, etc. caused during stays at the air base.
- e) The Federal Ministry of Defence reserves the right to claim compensation for damage caused by civil aircraft, flight crew members or passengers to material, buildings, installations and personnel of the Austrian armed forces within the area of an air base.
- f) Photographing from the air as well as on the ground is prohibited. Flight crew members and ground personnel shall immediately report any violants.
- g) Entry, exit and transit conditions see ENR 1.1, item 9.

### **3.2 Frequenzen und Telefonnummern der Militärflugleitungen für die Erteilung von Ein- und Durchfluggenehmigungen**

Siehe ENR 1.1, Punkt 2.8.2.5.

### **3.2 Frequencies and telephone numbers of the military flight operation offices to obtain entry or transit permissions**

See ENR 1.1, item 2.8.2.5.

## **4. CAT I/II/III BETRIEB AUF FLUGPLÄTZEN**

## **4. CAT I/II/III OPERATIONS AT AERODROMES**

### **4.1 Einleitung**

### **4.1 Introduction**

- a) **Erklärung der ILS-Klassifizierung**  
Gemäß den Spezifikationen in ICAO Anhang 10, Band I, Anlage C, Para 2.14 werden ILS-Einrichtungen durch einen Klassifizierungscode gekennzeichnet, der bei einer vorübergehenden Herunterstufung der Einrichtung nicht aktualisiert wird und der aus 3 alphanumerischen Zeichen besteht.
- **Abgestrahlte Signalqualität**  
Dieses Zeichen kann folgende Bedeutung haben:  
I: Anlagenkategorie I  
II: Anlagenkategorie II  
III: Anlagenkategorie III  
Die Anlagenkategorie, die dieser Ziffer entspricht, wird ausführlich in ICAO Anhang 10, Band I (Kapitel 3, Para 3.1.2, 3.1.3 und 3.1.5) beschrieben.
- **Qualität der Kursstruktur**  
Dieses Zeichen besteht aus einem der folgenden Buchstaben:  
A, B, C, T, D oder E. Es zeigt den ILS-Punkt an, bis zu dem die Kursstruktur gemäß ICAO Anhang 10, Absatz 3.1.3.4 und 3.1.5.4 erfüllt wird, mit Ausnahme des Buchstaben T, der die Landebahnschwelle kennzeichnet. Diese Punkte sind im Absatz 3.1.1 definiert, siehe auch grafische Darstellung.
- a) **Explanation for ILS Classification**  
According to the specifications in ICAO Annex 10, Volume I, Attachment C, para 2.14, ILS installations are characterized by a classification code which is not updated for temporary downgrading of the installation and which has 3 alphanumerical characters.
- **Signal Performance Level in Space**  
This character can be specified by:  
I: Facility Performance Category I  
II: Facility Performance Category II  
III: Facility Performance Category III  
The facility performance category corresponding to this digit is described in detail in ICAO Annex 10, Volume I, (Chapter 3, para 3.1.2, 3.1.3 and 3.1.5).
- **Quality of Course Structure**  
This character can have one of the following values: A, B, C, T, D or E. It indicates the ILS point up to where the course structure meets the specifications given in ICAO Annex 10, para 3.1.3.4 and 3.1.5.4, except the letter T, which designates the runway threshold. These points are defined in para 3.1.1; see also the graphical presentation in Attachment C, Fig. C-1.

- **Zuverlässigkeitsgrad**  
Die Kennzeichnung erfolgt mit einem der folgenden Werte:  
1, 2, 3 oder 4. Er beschreibt sowohl die Ausfallsicherheit als auch die Integrität der ILS-Signale gemäß ICAO Anhang 10, Band I Anlage C, Tabelle C-2.

**Beispiel:** ILS-Klassifizierung III.E 4 bedeutet: ILS Anlagenkategorie III, benutzbar bis zum Punkt "E" bei einer Zuverlässigkeit nach "Level 4".

- **Safety Level**  
This digit can have one of the following values: 1, 2, 3 or 4. It describes both the continuity of service level and the integrity level of the ILS according to ICAO Annex 10, Volume I, Attachment C, Table C-2.

**Example:** ILS Class III.E 4 means: ILS facility performance category III, usable up to point "E" with "safety level 4".

- b) **Klassifizierung des Allwetterflugbetriebes**  
Gemäß der o.g. ICAO-Klassifizierung gelten die folgenden Kategorien für den Allwetterflugbetrieb für die nachfolgenden Flughäfen und Pisten:

- b) **ILS All-Weather Operations Classifications**  
According to the above mentioned ICAO classification, the following All-Weather Operations categories apply to the subsequent airports and runways:

	Facility		ILS classification
Wien	ILS-16	OEZ	III/E/. *)
	ILS-34	OEN	III/E/. *)
	ILS-11	OEW	III/D/. *)
	ILS-29	OEX	III/E/. *)
Linz	ILS-26	OEL	III/E/. *)
Salzburg	ILS-15	OES	III/E/. *)
Graz	ILS-34C	OEG	III/E/. *)
Klagenfurt	ILS-28R	OEK	III/E/. *)
Innsbruck	LOC/GP	OEV	non ICAO; ref. AIP-Austria
	LOC	OEJ	non ICAO; ref. AIP Austria Note: Instrument Guidance Systems (IGS)

\*) immer Level 3 bis 4 / always level 3 to 4

- c) Die nachstehend beschriebenen Verfahren und Punkte stellen Basis-Informationen für Luftfahrzeughalter und Piloten betreffend besonderer Bestimmungen und Vorschriften für den Allwetterflugbetrieb in Österreich dar.
- d) 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.

- c) The procedures and items listed below are basic information to operators and pilots concerning specific rules and regulations for all weather-operations in Austria.
- d) ATC applies special safeguards and procedures for Low Visibility Operations that will become effective in relation to specified weatherconditions. These procedures are intended to provide protection for aircraft operating in low visibility and to avoid disturbances to the ILS signals.

#### 4.2 Kategorien von Präzisionsanflügen

#### 4.2 Categories of Precision Operations

##### Cat I ILS Flugbetrieb

##### Category I (Cat I) ILS Operation

Ein Präzisions-Instrumenten-Anflug mit einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 M (200 FT) und einer Pistensichtweite von nicht weniger als 550 M (gemäß ICAO Annex 10 und 14).

A precision instrument approach with a decision height not lower than 60 M (200 FT) and a RVR not less than 550 M (according to ICAO Annex 10 and 14).

##### Cat II ILS Flugbetrieb

##### Category II (Cat II) ILS Operation

Ein Präzisions-Instrumenten-Anflug mit einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 M (200 FT) aber nicht weniger als 30 M (100 FT) und einer Pistensichtweite von nicht weniger als 300 M.

A precision instrument approach with a decision height lower than 60 M (200 FT) but not lower than 30 M (100 FT) and a RVR not less than 300 M.

Cat III A ILS Flugbetrieb

Ein Präzisions-Instrumenten-Anflug entweder mit einer Entscheidungshöhe von weniger als 30 M (100 FT) oder mit keiner Entscheidungshöhe und einer Pistensichtweite von nicht weniger als 200 M.

Cat III B ILS Flugbetrieb

Ein Präzisions-Instrumenten-Anflug entweder mit einer Entscheidungshöhe von weniger als 15 M (50 FT) oder mit keiner Entscheidungshöhe und einer Pistensichtweite von weniger als 200 M aber nicht weniger als 75 M.

**4.3 Anwendbare nationale und internationale Vorschriften z. B.**

ICAO Document 8168 PANS-OPS  
ICAO Document 9365-AN/910

**4.4 Flugplatzanlagen**

**4.4.1 Äußere Merkmale von Flugplätzen**

- a) Die Pisten und Rollbahnen auf Flugplätzen werden nach den Normen und Empfehlungen der ICAO im Annex 14 sowie nach der Art des zugelassenen Flugbetriebes errichtet und betrieben. Ausnahmen siehe AD 2.
- b) Folgende Pisten sind für den CAT II/III Betrieb zugelassen:

Graz (LOWG)	RWY 34C CAT III B
Klagenfurt (LOWK)	RWY 28R CAT II/III
Linz (LOWL)	RWY 26 CAT III B
Salzburg (LOWS)	RWY 15 Special CAT II/III
Wien-Schwechat (LOWW)	RWY 16 CAT III B
Wien-Schwechat (LOWW)	RWY 29 CAT III B

**4.4.2 Hindernisfreiheit und hindernisfreie Zone (OFZ)**

- a) Die Flugplätze und der zugehörige Schutzbereich um einen Flugplatz werden von Hindernissen, die die im ICAO Annex 14, Kapitel 4 und im ICAO-Dokument 8168 PANS-OPS, Volume II beschriebenen Hindernisbegrenzungsflächen durchragen würden, freigehalten. Ein Hindernis, welches eine der Hindernisbegrenzungsflächen durchragt, wird zum "bestimmenden Hindernis" für die Berechnung des OCA/H.

Category III A (Cat III A) ILS Operation

A precision instrument approach with either, a decision height lower than 30 M (100 FT) or with no decision height and a RVR not less than 200 M.

Category III B (Cat III B) ILS Operation

A precision instrument approach with either, a decision height lower than 15 M (50 FT) or with no decision height and a RVR less than 200 M but not less than 75 M.

**4.3 Applicable national and international regulations e. g.**

Aircraft Operations  
Manual of All Weather Operations (except chapter 4, para 2 and chapter 6, para 1)

**4.4 Aerodrome facilities**

**4.4.1 Physical Characteristic of Aerodromes**

- a) Runways and taxiways of aerodromes are designed and operated according to the Standards and Recommended Practices laid down in ICAO Annex 14 appropriate to the category of their certificated operation. Exceptions see AD 2.
- b) The following runways are certificated for CAT II/III Operations:

**4.4.2 Obstacle Clearance Criteria and Obstacle Free Zone (OFZ)**

- a) The aerodromes and the airspace around the aerodromes are kept free of obstacles rising above the precision approach obstacle limitation surfaces as defined in ICAO Annex 14, chapter 4 and Document 8168 PANS-OPS, Volume II.  
  
An object which penetrates one of the obstacle limitation surfaces becomes the controlling obstacle for calculating the OCA/H.

- b) **Bei CAT II oder CAT III Flugbetrieb** wird die "Obstacle Free Zone" (OFZ) von allen Hindernissen, wie Fahrzeugen, Personen und Luftfahrzeugen, immer dann freigehalten sobald sich ein Luftfahrzeug im Anflug unter 200 ft GND befindet.
- c) Betriebswichtige Anlagen und Installationen, die Zwecken des Anfluges oder der Navigation dienen (z.B. Gleitwegantennen, RVR Meßeinrichtungen, u.ä.), sind außerhalb der OFZ errichtet, von geringer Masse und mit einer Sollbruchstelle ausgerüstet.

#### 4.4.3 Pisten-Vorgelände

Eine Bodenprofilkarte für das Pisten-Vorgelände nach den Normen und Empfehlungen der ICAO im Annex 4 und 14 ist für jede Piste, die für den Allwetterflugbetrieb der Kategorie II und III zugelassen ist, im Kapitel AD 2.24 enthalten.

### 4.5 Optische Anflughilfen

#### 4.5.1 Anflugbefeuerung

- a) Die Anflugbefeuerung für Präzisionsanflugpisten ist nach den Normen und Empfehlungen der ICAO im Annex 14 errichtet; eine detaillierte Beschreibung jeder Anflugbefeuerung ist im Kapitel AD 2 des jeweiligen Flugplatzes enthalten.

- b)
- Graz RWY 34C  
**bei Anflügen nach CAT I**  
sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900 M und die Schwellenkennfeuer zugeschaltet;  
  
**bei Anflügen nach CAT II/III**  
sind die inneren 300 M der Blitzfeuer abgeschaltet, Schwellenkennfeuer bleiben in Betrieb;
  - Klagenfurt RWY 28R  
**bei CAT I Flugbetrieb**  
sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900M und die Schwellenkennfeuer zugeschaltet;  
  
**bei CAT II/III Flugbetrieb**  
sind die inneren 300 M der Blitzfeuer abgeschaltet, Schwellenkennfeuer bleiben in Betrieb;
  - Linz RWY 26  
**bei Anflügen nach CAT I**  
sind die Blitzfeuer zwischen 150 M und 900 M vor der versetzten Schwelle 26, und die Schwellenkennfeuer zugeschaltet;  
**bei Anflügen nach CAT II/III**  
sind die inneren 300 M der Blitzfeuer vor der versetzten Schwelle 26 abgeschaltet, Schwellenkennfeuer bleiben in Betrieb;
  - Salzburg RWY 15  
**bei CAT I/II/III Flugbetrieb**  
sind die Blitzfeuer zwischen 300 M und 900 M vor der versetzten Schwelle 15 und die Schwellenkennfeuer zugeschaltet;
  - Wien RWY 16  
**bei CAT I Flugbetrieb**  
sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900M und die Schwellenkennfeuer zugeschaltet;  
  
**bei CAT II/III Flugbetrieb**  
sind die inneren 300 M der Blitzfeuer abgeschaltet, Schwellenkennfeuer bleiben in Betrieb;
  - Wien RWY 29  
**bei CAT I Flugbetrieb**  
sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900M und die Schwellenkennfeuer zugeschaltet;  
  
**bei CAT II/III Flugbetrieb**  
sind die inneren 300 M der Blitzfeuer abgeschaltet, Schwellenkennfeuer bleiben in Betrieb;

- b) **During CAT II or CAT III operations** the Obstacle Free Zone (OFZ) is kept clear of all obstacles, such as vehicles, persons and aircraft at all times that an aircraft making an approach is below 200 ft GND.

- c) Essential equipment and installations in the vicinity of the runway which are necessary because of their function for air navigation purposes (e.g. G/P antenna, RVR assessment units, etc.) are situated clear of the OFZ and of minimum mass and frangibly mouted.

#### 4.4.3 Pre-Threshold Terrain

A Precision Approach Terrain Chart according to the Standards and Recommended Practices of Annexes 4 and 14 is provided for each runway certificated for CAT II and CAT III ILS operations; the charts are included in section AD 2.24.

### 4.5 Visual Aids

#### 4.5.1 Approach Lighting

- a) Approach lighting for precision approach runways is in compliance with the Standards and Recommended Practices laid down in ICAO Annex 14. For detailed description of the approach lighting system see section AD 2 of the aerodrome concerned.

- b)
- Graz RWY 34C  
**during CAT I operations**  
sequenced strobe lights are operated in full length of 900 M and threshold identification lights are in operation;  
**during CAT II/III operations**  
the inner 300 M of the sequenced strobe lights are switched OFF, threshold identification lights remain in operation;
  - Klagenfurt RWY 28R  
**during CAT I operations**  
sequenced strobe lights are operated in full length of 900M and threshold identification lights are in operation;  
**during CAT II/III operations**  
the inner 300 M of the sequenced strobe lights are switched OFF, threshold identification lights remain in operation;
  - Linz RWY 26  
**during CAT I operations**  
sequenced strobe lights between 150 M and 900 M (in front of the displaced THR of RWY 26), and the threshold identification lights are switched ON;  
**during CAT II/III operations**  
the inner 300 M (in front of the displaced THR of RWY 26) of the sequenced strobe lights are switched OFF, threshold identification lights remain in operation;
  - Salzburg RWY 15  
**during CAT I/II/III operations**  
sequenced strobe lights are operated between 300 M and 900M (in front of the displaced THR of RWY 15), and threshold identification lights are in operation;
  - Wien RWY 16  
**during CAT I operations**  
sequenced strobe lights are operated in full length of 900M and threshold identification lights are in operation;  
**during CAT II/III operations**  
the inner 300 M of the sequenced strobe lights are switched OFF, threshold identification lights remain in operation;
  - Wien RWY 29  
**during CAT I operations**  
sequenced strobe lights are operated in full length of 900 M and threshold identification lights are in operation;  
**during CAT II/III operations**  
the inner 300 M of the sequenced strobe lights are switched OFF; threshold identification lights remain in operation;

#### 4.5.2 Pistenbefuerung und Pistenmarkierung

- a) Die Pistenbefuerung und Pistenmarkierung entspricht den Normen und den Empfehlungen der ICAO im Annex 14.
- b) Pisten, die für den Flugbetrieb nach Cat II und Cat III zugelassen sind, sind entsprechend ausgestattet, inklusive Schwellenkennfeuer, Pistenrandfeuer, Pistenendfeuer und Markierung, Pistenmittellinienfeuer und Markierung sowie Aufsetzzonenbefuerung samt Markierung; eine detaillierte Beschreibung ist im Teil AD 2 des jeweiligen Flugplatzes enthalten.

#### 4.5.3 Rollbahnbefuerung und Rollbahnmarkierung, Rollhaltepunkte

- a) Die Befuerung und Markierung von Rollbahnen ist nach den Normen und Empfehlungen der ICAO im Annex 14 ausgeführt.
- b) Haltebalken, Rollhaltepunkte samt beleuchteten Hinweistafeln sind vorhanden, um eine sichere Abstandhaltung für rollende Luftfahrzeuge zur Piste zu gewährleisten.
- c) Rollbahnen, die zu oder von Pisten führen, die während Cat II oder Cat III Wetterbedingungen benützt werden, sind mit einer Rollbahnmittellinienbefuerung ausgestattet.  
Innerhalb der "LOC-Sensitive Area" sind die einzelnen Feuer der Rollbahnmittellinienbefuerung farb-kodiert (gelb/grün), um einem Piloten, der die Piste verläßt anzuzeigen, wann sich das Luftfahrzeug außerhalb der "LOC-Sensitive Area" befindet.

Anmerkung: Auf dem Flughafen Wien-Schwechat sind noch nicht alle Rollbahnen mit einer Rollbahnmittellinienbefuerung ausgestattet;  
Einzelheiten sind aus der Flugplatzkarte im Teil AD 2 aus bezugnehmenden NOTAMs sowie im Teil AD 2.14 ersichtlich.

#### 4.5.4 Notstromversorgung

Eine Notstromversorgung (unterbrechungslose Stromversorgung) für die Optischen Anflughilfen nach den Forderungen der ICAO im Annex 14 ist vorhanden,  
Anmerkung: Der Ausfall einer Notstromversorgungsanlage für die Optischen Anflughilfen bewirkt die Rückstufung der ILS Anlage auf Cat I !

#### 4.5.2 Runway Lighting and Marking

- a) Runway lighting and marking is in compliance with the Standards and Recommended Practices laid down in ICAO Annex 14.
- b) Runways certificated for Cat II and Cat III ILS operations are equipped accordingly including runway threshold lights, runway edge lighting, runway end lighting and marking, runway centre line lighting and marking and touch down zone lighting and marking; detailed description see section AD 2 of the aerodrome concerned.

#### 4.5.3 Taxiway Lighting and Marking, Stopbars

- a) Taxiway lighting and marking is in compliance with the Standards and Recommended Practices laid down in ICAO Annex 14.
- b) Stop bars, taxi-holding positions and illuminated notice boards are installed to provide adequate clearance for taxiing aircraft from the runway.
- c) Taxiways leading to or from runways intended to be used during Cat II and Cat III weather conditions are equipped with TWY centre line lights.  
TWY centre line lights within the LOC sensitive area are colour coded (yellow/green) in order to advise the pilot exiting a runway when the aircraft is clear of LOC sensitive area.

Remark: At Wien-Schwechat airport taxiway centre line lights are not yet installed on all taxiways;  
details see on aerodrome chart of section AD 2 NOTAMs concerned as well as in item AD 2.14.

#### 4.5.4 Secondary Power Supply

Secondary power supply (no-break generating set) for the Visual Aids is provided in accordance with the requirements of ICAO Annex 14.  
Remark: Any failure of the secondary power supply equipment is effecting a down-grading to Cat I ILS operations!

## 4.6 Nichtoptische Anflughilfen

### 4.6.1 Ausrüstung

- a) Die ILS Bodenanlagen für Instrumentenpisten sind mit unterbrechungsloser Stromversorgung (USV) ausgerüstete Doppelanlagen, die nach den Normen und Empfehlungen der ICAO im Annex 10, Volume I, Teil I, Kapitel 3, Punkt 3.1 errichtet und betrieben werden.
- b) Automatische Überwachungsanlagen (Monitore) nach den Forderungen der ICAO im Annex 10, Volume I, Teil I, sind für alle ILS Teilkomponenten vorhanden.  
Jene ILS Landekursender, die für den Cat II und/oder Cat III Betrieb zugelassen sind, werden zusätzlich von einem Fernfeldmonitor überwacht. Piloten von anfliegenden Luftfahrzeugen werden unverzüglich über jede Abweichung oder Störung der ILS-Anlagen informiert.
- c) Flugüberprüfungen der ILS Anlagen werden in regelmäßigen Abständen und nach den Richtlinien der ICAO im ICAO Dokument 8071 durchgeführt.

### 4.6.2 ILS-Schutzzonen

- a) Zum Schutz der Landekursabstrahlung ist die "Sensitive Area" errichtet.
- b) Für ATC-Zwecke ist als "LOC-Sensitive Area" ein rechteckiger Bereich definiert, der sich
  - MAX 105 Meter (Salzburg Piste 15),
  - 120 Meter (Wien-Schwechat Piste 29) und
  - 150 Meter (alle anderen zugelassenen Pisten),auf beiden Seiten parallel zur Pistenmittellinie und zwischen der Landekursantenne und dem Pistenanfang erstreckt.
- c) **Bei CAT II oder CAT III Flugbetrieb** wird die ILS Schutzzone für ein anfliegenderes Luftfahrzeug immer dann freigehalten, sobald es sich innerhalb von 2 NM von der Pistenschwelle bis zum Ende des Landevorganges befindet. Bei RVR zwischen 125 M und 75 M wird die ILS Schutzzone immer dann für ein abfliegenderes Luftfahrzeug freigehalten, wenn der ILS Landekursender zur Führung während des Startvorganges verwendet wird.

## 4.6 Non - Visual Aids

### 4.6.1 Equipment

- a) ILS ground equipment serving instrument runways are no-break power supplied dual-systems and situated and operated according to the Standards and Recommended Practices laid down in ICAO Annex 10, Volume I, part I, chapter 3, item 3.1.
- b) Automatic monitor systems according to the requirements of Annex 10, Volume I, part I are provided for all ILS ground systems components.  
LOC certificated for Cat II and/or Cat III operations are additionally monitored by a far-field monitor. Pilots will be informed without delay about any deficiency.
- c) Flight inspections are conducted in regular intervals and in accordance with the guidelines of ICAO Document 8071.

### 4.6.2 ILS Sensitive Areas

- a) A sensitive area for localizer protection is established.
- b) For ATC purposes the LOC sensitive area is defined as a rectangular area which is located within parallel lines
  - MAX 105 metres (Salzburg RWY 15),
  - 120 metres (Wien-Schwechat RWY 29) and
  - 150 metres (all other approved runways) on both sides of the runway centreline and between the localizer aerial and the beginning of the runway.
- c) **During CAT II or CAT III operations** the ILS sensitive area is kept clear of all vehicles and aircraft at all times when an approaching aircraft is within 2 NM from threshold until it has completed its landing run and in case of RVR is between 125 M and 75 M at all times that an aircraft taking off is using the ILS localizer for guidance during the take-off run.

#### 4.6.3 Notstromversorgung

Alle Funknavigationsanlagen und Fernmeldeeinrichtungen sind mit unterbrechungsloser Stromversorgung ausgerüstet, die RVR Meßanlagen sind notstromversorgt.

#### 4.7 Dienste auf Flugplätzen

##### 4.7.1 Flugplatzdienste

Die Wartung und Kontrolle der optischen Anflughilfen sowie der Pisten und Rollbahnen wird in regelmäßigen Abständen vom Flugplatzhalter vorgenommen.

Die Wartung und die Kontrolle der nichtoptischen Anflughilfen wird von der Austro Control GmbH vorgenommen.

##### 4.7.2 Bodenrollkontrolle

Rollende Luftfahrzeuge werden mittels Sprechfunk (RTF) geleitet und, soweit erforderlich, oder auf Anforderung durch den Piloten durch "Follow-Me" Fahrzeuge des Flughafens unterstützt.

Anmerkung: In Wien-Schwechat wird Bodenradar eingesetzt.

##### 4.7.3 Luftfahrtinformationsdienst

Normalerweise kann ein Pilot erwarten, daß alle Anlagen, die für den Allwetterflugbetrieb einer Piste vorhanden sind, auch in Betrieb sind.

Jede Änderung der Betriebsbereitschaft oder jede Art einer Unregelmäßigkeit oder Ausfall einer Anlage, die länger als eine Stunde andauert, wird mittels NOTAM verlautbart; die Piloten werden darüber entweder durch ATC und/oder ATIS entsprechend informiert.

##### 4.7.4 Wetterdienst

- a) Auf allen Flugplätzen werden zu den festgelegten Zeiten genaue Wetterbeobachtungen nach den Normen und Empfehlungen der ICAO im ICAO Annex 3 vorgenommen.
- b) Die Pistensichtweite (RVR) wird normalerweise mit elektronischen Geräten (Vorwärtsstremessanlage) gemessen. Die Vorwärtsstremessanlage bei der Aufsetzzone, im Mittelteil und am Stoppende der Pisten werden auf der Flugplatzkarte als "Position A, B oder C" bezeichnet; ihre Lage ist auf der Flugplatzkarte (im Kapitel AD 2.24) ersichtlich. Die Übermittlung der Pistensichtweite (RVR-Werte) im Sprechfunkwege ist in Punkt 6.11.1 beschrieben.
- c) Fällt die RVR Meßstrecke bei der Aufsetzzone aus, so wird der RVR Wert vom Mittelteil der Piste übermittelt.

#### 4.6.3 Secondary Power Supply

All radio navigation aids and essential communication equipment are no-break power supplied, the RVR assessment system is secondary power supplied.

#### 4.7 Services at aerodromes

##### 4.7.1 Aerodrome services

Maintenance and inspection of the visual aids, runways and taxiways is done in regular intervals by the aerodrome operator.

Maintenance and inspection of the non-visual aids is executed by the Austro Control GmbH.

##### 4.7.2 Surface movement guidance

Taxying aircraft are guided by RTF and assisted by "Follow-me" vehicles if deemed necessary or requested by the pilot.

Remark: At Wien-Schwechat surface movement radar is operated.

##### 4.7.3 Aeronautical Information Services

Under normal circumstances pilots may expect that facilities provided for all-weather-operations to the particular runway are operative.

Any change in operational status or any other deficiency, if caused by a failure expected to last more than one hour, will be promulgated by NOTAM; pilots will be informed accordingly by ATC and/or ATIS.

##### 4.7.4 Meteorological Service

- a) Accurate and timely reporting of meteorological conditions at the aerodrome concerned according to ICAO Annex 3 is provided.
- b) Runway Visual Range (RVR) is normally assessed by electronical forwardscatter instruments; position of forwardscatter instruments at touch-down zone, mid-point and stop-end of the runways are on the aerodrome chart designated as position A, B and C respectively and indicated on the aerodrome chart (AD 2.24) accordingly.  
For transmission of RVR values by RTF see item 6.11.1.
- c) If the TDZ RVR assessment unit fails, the RVR value from the mid-point will be transmitted.



## **4.8 Anforderungen an Luftfahrzeuge und Besatzungen**

### **4.8.1 Luftfahrzeuge und deren Ausrüstung**

Die Mindestanforderungen an ein Luftfahrzeug und seine Ausrüstung für die Zulässigkeit zum Cat II und Cat III Flugbetrieb sind im Kapitel 4.2 des "ICAO Manual of All-Weather Operations" und im JAR-OPS 1 Abschnitt E beschrieben.

Zuständige Behörde für in Österreich eingetragene Luftfahrzeuge ist die Abt. FLT der Austro Control GmbH.

### **4.8.2 Besatzungen**

Die Anforderungen bezüglich Training und Erfahrung für Besatzungsmitglieder für die Zulässigkeit zum Allwetterflugbetrieb sind im Kapitel 4.3 des "ICAO Manual of All-Weather Operations" und im JAR-OPS 1 Subpart E beschrieben.

Zuständige Behörde für österreichische Luftfahrzeughalter ist die Austro Control GmbH.

Anmerkung: Genehmigung des Cat II/III Flugbetriebes siehe Punkt 4.10.

## **4.9 Flugtraining und Übungsanflüge**

### **4.9.1 Allgemein**

Übungsanflüge mit simulierten geringen Entscheidungshöhen sind mit der Sprechgruppe "REQUEST PRACTICE CAT II / III APPROACH" zusammen mit dem Erstanruf bei der Anflugkontrollstelle anzukündigen. Die Genehmigung wird, wenn immer es die Verkehrslage zulässt, erteilt.

Die Verfahren gemäß Punkt AD 2.22 werden jedoch nur gesetzt, soweit es die Verkehrslage zulässt. Startende oder vorher gelandete Luftfahrzeuge können ILS Signale negativ beeinflussen. Bei besseren Wetterwerten als in AD 2.22 angeführt, wird die Notstromanlage für jene optischen Anflughilfen, die für CAT II/III Betrieb vorgeschrieben sind, normalerweise nicht in Betrieb genommen.

## **4.8 Requirements for aircraft and flight crew**

### **4.8.1 Aircraft and Equipment**

Basic requirements for an aircraft and its equipment for Cat II and III operations are described in chapter 4.2 of the "ICAO Manual of All-Weather Operations" and in JAR-OPS 1 Subpart E.

Competent authority for aircraft registered in Austria is the Department for Airworthiness of Austro Control GmbH.

### **4.8.2 Flight Crews**

Training and experience requirements for flight crews to operate at low minima are described in chapter 4.3 of the "ICAO Manual of All-Weather Operations" and in JAR-OPS 1 Subpart E.

Competent Authority for Austrian aircraft operators is the Austro Control GmbH.

Remark: Authorization of Cat II/III operation see item 4.10.

## **4.9 Flight training and practice approach**

### **4.9.1 General**

Training flights simulating low minima approaches have to be announced on initial call with approach control using the phrase "REQUEST PRACTICE CAT II / III APPROACH".

Depending on traffic situation permission will be granted whenever possible .

Procedures according item AD 2.22 will be applied only if traffic permits. Departing or preceding landing traffic may disturb ILS signals. Under weather conditions better as laid down in AD 2.22 the secondary power supply for the visual approach aids prescribed for CAT II / III operations will normally not be operated.

#### 4.10 Genehmigung für den CAT II und CAT III Flugbetrieb

- a) Cat II Flugbetrieb unterliegt den nachfolgenden Bestimmungen:
- Österreichische Flugzeughalter und ausländische Flugzeughalter aus Ländern, die **NICHT** Mitglieder der ECAC sind, haben eine Genehmigung für den Cat II Flugbetrieb bei der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH zu beantragen;
  - ausländische Flugzeughalter, deren Eintragsstaat Mitglied der ECAC ist, können Cat. II Flugbetrieb ausführen, wenn sie von ihrem Eintragsstaat hierzu berechtigt sind **u n d** nachdem sie eine Abschrift der Genehmigungsurkunde an die Austro Control GmbH übermittelt haben.

Anmerkung: ECAC d.h. European Civil Aviation Conference

- b) Alle Flugzeughalter, die Cat. III Anflüge ausführen wollen, haben dies (unter gleichzeitiger Übermittlung einer Abschrift der jeweiligen Zulassungsurkunde) bei der Austro Control GmbH zu beantragen.

- c) Anträge sind zu richten an:

Austro Control GmbH  
LSA/Licensing, Search and Rescue and Aeromedical

Schnirchgasse 17  
1030 Wien  
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 76

#### 4.10 Authorization of CAT II and CAT III operations

- a) Category II operations are subject to the following regulations:
- Austrian operators and foreign operators under the authority of a State which is **NOT** a member of the ECAC should request approval for Cat II operations from the "Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH".
  - Foreign operators under the authority of an ECAC member State may execute Cat. II operations, if they are authorized by their State of Registration to do so **a n d** after having conveyed a copy of their relevant certification papers to the Austro Control GmbH.

Remark: ECAC i.e. European Civil Aviation Conference

- b) Any operator intending to execute Cat. III operations shall request authorization by and submit the application (including a copy of the relevant certification papers) to the Austro Control GmbH.

- c) Applications shall be addressed to:

Austro Control GmbH  
LSA/Licensing, Search and Rescue and Aeromedical

Schnirchgasse 17  
1030 Wien  
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 76

#### 4.11 Bestimmung der Pistensichtweite - RVR

a) Die Bestimmung der Pistensichtweite erfolgt auf den folgenden Flughäfen:

- Wien mittels Messanlage
- Linz mittels Messanlage
- Salzburg mittels Messanlage
- Innsbruck mittels Messanlage
- Graz mittels Messanlage
- Klagenfurt mittels Messanlage

b) Bei Ausfall der Messanlage erfolgt die Bestimmung der Pistensichtweite durch einen Beobachter:

Abhängig von der Lande- und Startrichtung wird jeweils nur eine Beobachtungsstelle, möglichst nahe bei der Aufsetzzone gelegen, benützt.

Fallweise muß die Pistensichtweite direkt an der Piste beobachtet werden und kann daher nicht ständig auf dem laufenden gehalten werden.

c) Bestimmung der Pistensichtweite mittels Messanlage:

Auf allen österreichischen Flughäfen werden Vorwärtsstremessanlagen in Verbindung mit Hintergrundhelligkeitsmessern eingesetzt.

Die Standorte der Vorwärtsstremessanlagen und die Höhe der optischen Achsen über der Pistenmittellinie sind in GEN 3.5 angeführt. Die Standorte sind zudem in der jeweiligen Flugplatzkarte eingezeichnet.

Die Vorwärtsstremessanlagen werden entsprechend den folgenden Prinzipien mittels eines Rechners automatisch in RVR-Werte umgewandelt:

Die in Richtung des Piloten wirksame Lichtstärke der auf 100% geschalteten Pistenbefeuern, die sich aus der Intensität der Befeuern unter Berücksichtigung der Lichtverteilungskurven, sowie den Einstellwinkeln der optischen Achsen ergibt, wird den Berechnungen zugrunde gelegt.

#### 4.11 Assessment of runway visual range-RVR

a) Assessment of runway visual range is provided at the following airports:

- Wien by instruments
- Linz by instruments
- Salzburg by instruments
- Innsbruck by instruments
- Graz by instruments
- Klagenfurt by instruments

b) In case of instrumental defect the assessment of runway visual range takes place by a human observer:

Depending on the direction of landing and take-off, only one observation site located as near as possible to the touch-down zone, is used.

Occasionally the runway visual range has to be observed directly from the runway and therefore cannot be updated continuously.

c) Assessment of runway visual range by instruments:

Fowardscatter instruments in combination with background luminance sensors are used at all Austrian aerodromes.

The sites of the fowardscatter instruments and the height of the optical axes above the runway centre line are listed in table GEN 3.5. Moreover the sites are also shown in the relevant aerodrome chart.

The fowardscatter instruments measurements are converted automatically into RVR-values by computer according to the following principles:

The computations are based on the effective intensity of the runway lights, switched to 100%, into the direction of the pilot, which results from the intensity of the lights taking the light distribution curves into account as well as the setting angles of the optical axis.

Die in der Beilage des ICAO-Anhanges 3 gezeigte kontinuierliche Funktion des Zusammenhangs zwischen dem Schwellwert der Beleuchtungsstärke und der Hintergrundhelligkeit und ein Kontrastschwellenwert von 5% werden verwendet.

Die RVR-Werte werden automatisch bei den MET- und ATC-Stellen ziffernmäßig angezeigt.

Wenn die Sicht geringer als 1500 M ist und/oder mindestens einer der berechneten RVR-Werte geringer als 2000 M ist, werden die Anzeigen bei den ATC-Stellen aktiviert.

Die Meldeskala besteht in Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Graz und Klagenfurt aus folgenden Stufenwerten:  
25M bis 400M, 50M bis 800M, 100M bis 2000M

Zwischenwerte werden automatisch auf den nächstliegenden geringeren Wert abgerundet.

Übermittlung der Pistensichtweite (RVR) im Sprechfunkwege siehe Punkt 6.11.1.

**5. VERWENDETES REIBUNGSMESSGERÄT UND PISTENREIBUNGSEBENE AB WELCHER DIE PISTE ALS RUTSCHIG ERKLÄRT WIRD, WENN SIE NASS IST.**

gemäß Annex 14, Anhang A, Kapitel 7

The continuous function of the relationship between the illumination threshold and the background luminance given in attachment to the ICAO Annex 3 and a pilot contrast threshold of 5% are used.

The RVR-values are displayed automatically in digital form at the MET- and ATC-units.

The displays at the ATC-units are activated when the visibility is less than 1500 M and/or at least one of the RVR-values computed is less than 2000 M.

The reporting scale consists at Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Graz and Klagenfurt of the following increments:  
25M up to 400M, 50M up to 800M, 100M up to 2000M

Intermediate values will be rounded down to the nearest lower step automatically.

Transmission of runway visual range (RVR) values by radiotelephony see item 6.11.1.

**5. FRICTION MEASURING DEVICE USED AND FRICTION LEVEL BELOW WHICH THE RUNWAY IS DECLARED SLIPPERY WHEN IT IS WET.**

according Annex 14, Attachment A, chapter 7

## 6. SONSTIGE INFORMATIONEN

### 6.1 Signale zur Regelung des Flugplatzverkehrs

Das von der Flugplatzkontrollstelle an ein Luftfahrzeug am Boden gerichtete Lichtsignal "grünes Blinklicht" bedeutet "Rollen freigegeben (vor einer Piste ist beim Rollhalt anzuhalten und Startfreigabe bzw. eine weitere Rollfreigabe abzuwarten)".

### 6.2 Verfahren bei Ausfall eines Triebwerkes

Diese Verfahren basieren auf den Leistungsdaten eines Luftfahrzeuges bei Ausfall des kritischen Triebwerkes während des Abfluges.

Gemäß ICAO Annex 6 und PANS OPS liegt es im Verantwortungsbereich des Operators, derartige Verfahren unter Bedachtnahme auf die Hindernisse entlang der Abflugwege für die zum Einsatz kommenden Luftfahrzeugtypen zu erstellen; zu diesem Zweck wird die Verwendung der im Teil AD 2 enthaltenen Flugplatzhinderiskarte Typ "B" empfohlen!

### 6.3 Verfahren bei Ausweichlandung nach Fehlanflug

Piloten, die wissen, daß im Falle eines Fehlanfluges ein Weiterflug zu ihrem Ausweichlandeplatz, ohne weitere Verzögerung, notwendig ist, müssen dies der betreffenden Flugverkehrskontrollstelle zeitgerecht vor dem Anflug mitteilen, und eine Freigabe für das entsprechende Standard-Instrumenten-Abflugverfahren verlangen. Wenn eine solche Freigabe nicht erhalten wurde, ist das Standard-Fehlanflugverfahren anzuwenden.

### 6.4 Wetterinformation

#### a) Wetterbeobachtungsmeldungen

Die Flughäfen und Flugplätze, an denen Wetterbeobachtungsmeldungen nach ICAO Anhang 3 durchgeführt werden, sind der Tabelle GEN 3.5 zu entnehmen.

#### b) Lande- und Flugwettervorhersagen

Landewettervorhersagen in TREND-Form werden für jeden internationalen Flughafen während der Öffnungszeiten, Flugwettervorhersagen in TAF-Form für jeden internationalen Flughafen rund um die Uhr, für manche Flugplätze tagsüber erstellt.

### 6.5 Allgemeine Bestimmungen für die Durchführung von Trainingsflügen

#### a) Um einen geordneten und wirtschaftlichen Verkehrsablauf sicherzustellen werden Piloten, die die Durchführung von Trainingsflügen auf kontrollierten Flugplätzen sowie Flüge zum Üben von Instrumentenan- und abflugverfahren beabsichtigen, eindringlich zur Beachtung der nachfolgend angeführten Vorgangsweise ersucht.

Anmerkung: Unter Trainingsflügen in diesem Zusammenhang sind alle der Ausbildung und Überprüfung von Piloten dienenden Flüge zu verstehen ungeachtet der Flugregeln, nach denen sie durchgeführt werden.

## 6. OTHER INFORMATION

### 6.1 Signals for aerodrome traffic

The light signal "series of green flashes" directed by TWR towards aircraft on ground concerned means "cleared to taxi (approaching a runway the aircraft has to stop at the taxi holding point and to wait to the take-off clearance or for further clearance to continue taxiing)".

### 6.2 Contingency procedures

Contingency procedures shall be based on the critical engine inoperative net take-off flight performance.

According to ICAO Annex 6 and PANS OPS it is responsibility of an operator to establish contingency procedures for each individual type of aircraft considering the obstacles along the departure flight path.

AOC type "B" in section AD 2 is recommended to be used!

### 6.3 Procedure for diversion after missed approach

Pilots, knowing that in case of missed approach a diversion to the alternate, without further delay, is necessary, shall announce this to the relevant air traffic control unit in due time prior executing the approach and request clearance for the relevant standard instrument departure.

If no such clearance is received, the standard missed approach procedure shall be followed.

### 6.4 Meteorological information

#### a) Meteorological reports

Meteorological reports according to the provisions of ICAO Annex 3 are provided for those international airports and airfields listed in table GEN 3.5.

#### b) Landing and aerodrome forecasts

Landing forecasts in TREND-form are prepared for every international airport during opening hours. Aerodrome forecasts in TAF-form are prepared for every international airport 24 hours, for some airfields during daytime.

### 6.5 General provisions for the executing of training flights

#### a) In order to achieve an orderly and economic flow of traffic pilots intending to operate training flights at controlled aerodrome or flights for purpose of familiarization with instrument arrival or departure procedures are urgently requested to adhere to the following regulations.

Remark: The term "training flights" in this context includes any flight operated for the training and check-out of pilots, taking account of the flight rules in which they are conducted.

- b) Im Hinblick auf Punkt d) sollen die Piloten solcher Flüge ihr beabsichtigtes Flugprogramm möglichst frühzeitig vor dem geplanten Abflug mit der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle absprechen.
- c) Soll der beabsichtigte Flug zur Gänze als Flugplatzverkehr durchgeführt werden, ist für die oben angeführte Koordination die Flugplatzkontrollstelle zuständig, bei darüber hinaus führenden Flügen die Anflugkontrollstelle.
- d) Grundsätzlich werden von der Flugverkehrskontrolle Trainingsflüge nur in einem Ausmaß genehmigt, soweit dadurch nicht wesentliche Verzögerungen für den übrigen regelmässigen Flugbetrieb - insbesondere für Flüge im Linien- und Bedarfsverkehr - entstehen.
- b) With respect to item d), pilots intending to operate such flights shall coordinate their intended flight program with the appropriate ATC unit in sufficient time before the planned departure.
- c) Training flights to be operated wholly within the aerodrome traffic circuit shall be coordinated with TWR, flights beyond this area with APP.
- d) As a general rule training flights will be permitted by ATC to an extent that does not cause excessive delays for the regular traffic, especially to scheduled and non-scheduled air transport flights.

## **6.6 Verfahren für Sichtflüge**

## **6.6 Procedures for VFR flights**

### **6.6.1 Allgemeine Hinweise**

### **6.6.1 General Provisions**

Bei der Durchführung von Sichtflügen innerhalb von CTRs, bestimmten Teilen von TMAs sowie in der Umgebung bestimmter Flugplätze sind die mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelastigungen aufgetragenen Verfahren zu beachten.

When executing VFR flights within defined parts of the controlled airspace as well as in the vicinity of defined aerodromes the prescribed procedures for noise abatement reasons and with regard to safety of air traffic shall be observed.

### **6.6.2 Bestimmungen zur Vermeidung des Überfliegens von Flugplatzgebäuden oder -einrichtungen sowie von anderen Teilnehmern am Flugplatzverkehr beim An- und Abflug**

### **6.6.2 Regulations to avoid overflying aerodrome buildings or installations and other participants of the aerodrome traffic while approaching or departing**

- a) Der An- und Abflug ist normalerweise über den Anflug- bzw. Abflugsektor der Betriebspiste durchzuführen. Das Überfliegen von Bewegungsflächen sowie von Flugplatzgebäuden oder -einrichtungen in geringer Höhe ist jedenfalls zu vermeiden.
- b) Insbesondere ist bei Durchführung eines "kurzen Anfluges" (d.h. bei Abkürzung der Platzrunde bzw. bei Anflug von außerhalb des Anflugsektors) sowie bei "vorzeitigem Abdrehen" von der Piste nach dem Start (wenn also nicht über den "Abflugsektor" abgeflogen wird) darauf zu achten, daß auf Manövrierflächen (Pisten und Rollbahnen) befindliche Luftfahrzeuge, Fahrzeuge oder Personen nicht bzw. nicht in geringer Höhe überflogen werden.
- a) Normally approach or departure shall be executed via the approach or take-off sector respectively of the runway-in-use. Overflying of movement areas and aerodrome buildings or installations at low height shall be avoided in any case.
- b) Especially when executing a "short approach" (i.e. when shortening the traffic circuit or when approaching from outside of the approach sector) or when turning-off shortly after departure (when not departing via the "take-off" sector) care must be taken not to overfly other aircraft, vehicles or persons on the manoeuvring area (runways and taxiways) at a low height.

- c) Als "geringe Höhe" ist jedenfalls eine Höhe von weniger als 500 FT über dem betreffenden Objekt anzusehen.
- d) Die obigen Regelungen gelten auch für Hubschrauber und sinngemäß auch für die Durchführung von Tiefanflügen.

## **6.7 Verfahren für VFR Flüge in den CTR's**

### **6.7.1 Flugverfahren allgemein**

- a) Flüge sind entlang der veröffentlichten Strecken bzw. innerhalb der dargestellten Sektoren unter Beachtung der vorgeschriebenen Flughöhe durchzuführen.  
TWR kann jedoch zwecks Beschleunigung des Verkehrsablaufes bzw. auf Verlangen des Piloten Abweichungen davon freigeben.
- b) Aufnahme der Funkverbindung mit TWR spätestens drei Minuten vor Einflug in die CTR bzw. vor dem ersten Pflichtmeldepunkt.
- c) Aus Lärmschutzgründen ist das Überfliegen besiedelter Gebiete in geringer Höhe zu vermeiden.
- d) Soweit nichts anderes aufgetragen, haben Luftfahrzeuge A 7000 zu schalten.
- e) Piloten, die diese Verfahren nicht einhalten können, müssen rechtzeitig eine andere Freigabe verlangen.
- f) Fällt bei einem Sichtflug, der in eine Kontrollzone einfliegen will, die Funkverbindung aus, hat er, sofern zwingende Gründe nicht entgegenstehen, auf einen nicht kontrollierten Flugplatz auszuweichen. Ist dies nicht möglich, hat der verantwortliche Pilot die Verfahren in AD 2 (Sichtflugverfahren) zu beachten.

- c) The term "low height" means in any case a vertical distance of less than 500 FT above the object concerned.
- d) These regulations also apply for helicopters and for aircraft executing a low approach.

## **6.7 Procedures for VFR flights within CTR's**

### **6.7.1 General Flight Procedures**

- a) Flights shall be executed along the published routes respectively sectors, observing the prescribed altitudes.  
  
To expedite traffic TWR may order deviations respectively give approval to such requests from pilots.
- b) Radio communication shall be established at least 3 minutes prior entering CTR respectively prior the first compulsory reporting point.
- c) For noise abatement reasons avoid overflying of populated areas at low altitudes.
- d) If not otherwise instructed squawk A 7000.
- e) Pilots who are unable to comply with these procedures have to request an alternate clearance in time.
- f) A VFR flight requesting to enter a CTR and experiencing communication failure, shall divert to an uncontrolled aerodrome, if no serious reasons make this unfeasible. If a diversion is not possible, the pilot-in-command shall observe the procedures in AD 2 (VFR-procedures).

←

| 6.8 leer gelassen

←

←

| 6.8 left blank

←



## 6.9 Verfahren für Hubschrauber

Mangels geeigneter Hubschrauberpisten sind An- und Abflüge mit Hubschraubern auf den internationalen Flugplätzen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien/Schwechat über die Anflugsektoren von Pisten (befestigt oder unbefestigt) durchzuführen.

### 6.9.1 Zusätzliche Verfahren für Hubschrauber, die rollen können

- a) Hinsichtlich der Rollabschnitte ist wie mit kraftgetriebenen Flächenflugzeugen zu verfahren, das heißt:
- bei der Landung ist auf der Piste aufzusetzen, und
  - beim Rollen zum Start oder nach der Landung sind nur die hierfür vorgesehenen Rollbahnen zu benützen.
- b) ATC-Freigaben und Anweisungen werden gleichlautend wie für kraftgetriebene Flächenflugzeuge erteilt.

### 6.9.2 Zusätzliche Verfahren für Hubschrauber, die NICHT ROLLEN können

- a) Anfliegende Hubschrauber sollen auf der Piste nicht aufsetzen, zur Abstellfläche ist sodann ein "Schwebeflug in geringer Höhe" durchzuführen. Anmerkung: "Schwebeflug in geringer Höhe" ist die Bewegung von Hubschraubern über der Erdoberfläche bis zu jenen Höhen, bei welchen der Bodeneffekt noch wirksam ist, wobei die Geschwindigkeit der des Rollens entspricht.
- b) Beim Abflug ist von der Abstellfläche zur Piste ein "Schwebeflug in geringer Höhe" durchzuführen und - wenn keine Startfreigabe erteilt wird - vor dem Rollhalt zu halten (gegebenenfalls aufzusetzen).
- c) "Schwebeflüge in geringer Höhe" zwischen Piste und Abstellfläche sind über den entsprechenden Rollbahnen durchzuführen, sofern von TWR nicht zwecks Beschleunigung der Verkehrsabwicklung oder über Antrag des Piloten ein anderer Weg aufgetragen wird.
- d) "Schwebeflüge in geringer Höhe" innerhalb des Flugplatzbereiches sind jedenfalls so durchzuführen, daß stets ein entsprechender seitlicher oder vertikaler Sicherheitsabstand von anderen Verkehrsteilnehmern, abgestellten Luftfahrzeugen, Anlagen, Baulichkeiten oder sonstigen Hindernissen eingehalten wird.

## 6.9 Procedures for helicopters

Due to the lack of suitable helicopter areas approach and departure of helicopters to or from the international aerodromes Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg and Wien/Schwechat shall be executed along the approach sector of runways (paved or unpaved).

### 6.9.1 Additional procedures for helicopters able to taxi

- a) Helicopters able to taxi shall apply to the taxiing procedures for power driven aeroplanes, i.e.
- landing aircraft shall touch down on the runway and
  - all taxiing for take-off of after landing is confined to taxiways only.
- b) ATC clearances and instructions will be phrased in the manner as for power driven aeroplanes.

### 6.9.2 Additional procedures for helicopters UNABLE TO TAXI

- a) Arriving helicopters shall not touch down on the runway and shall proceed to the apron by "air-taxiing".  
Remark: "Air taxiing" is the operation of helicopters over the surface of an aerodrome within a heightband associated with ground effect and a speed associated with taxiing.
- b) Departing helicopters shall "air taxi" from the apron to the runway and if a take-off clearance is not received hold ahead of the taxi holding position or touch down there if necessary.
- c) "Air taxiing" between runway and apron shall be executed along taxiways, unless TWR assigns another routing in order to expedite traffic, or on pilot's request.
- d) When "air taxiing" over surfaces of the aerodrome helicopters must at any time be kept well clear of other traffic, parked aircraft, installations, buildings or other obstructions.

- e) Als Startzeit gilt das letzte Abheben des Hubschraubers, als Landezeit das erstmalige Aufsetzen.
- f) Bei der Erteilung von ATC-Freigaben bzw. Anweisungen kommen nachfolgende Sprechgruppen zur Anwendung:

### Anflüge

ANFLUG ÜBER (ENTLANG) PISTE (Bezeichnung)  
(LANDUNG FREI)  
SCHWEBEN SIE (IN GERINGER HÖHE) ZUR ABSTELL-  
FLÄCHE (ZUM HANGAR)  
- ÜBER (ENTLANG) (Strecke)  
- DIREKT (VON) (Ortsangabe) ZU (Ortsangabe)

### Abflüge

SCHWEBEN SIE (IN GERINGER HÖHE) ZUM ROLLHALT  
(Bezeichnung) PISTE (Bezeichnung)  
SCHWEBEN SIE (IN GERINGER HÖHE) (Ortsangabe)  
- ÜBER (ENTLANG) (Strecke)  
- DIREKT (VON) (Ortsangabe) ZU (Ortsangabe)  
HALTEN SIE  
- ÜBER (VOR DEM) ROLLHALT (Bezeichnung)  
- ÜBER (Ortsangabe)  
SETZEN SIE  
- AM ROLLHALT (Bezeichnung) AUF  
- AUF (Ortsangabe)  
(START FREI)  
ABFLUG ENTLANG DER PISTE (Bezeichnung)

### 6.10 Österreichische Zivilluftfahrzeug- Lärmzulässigkeitsverordnung - Beschränkungen für Flugzeuge mit Strahl- antrieb ("Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässig- keitsverordnung ZLZV-2005")

- a)
- Überflüge sind nicht betroffen von dieser Verordnung.
  - Zivile Überschallflugzeuge die sich auf einem Unterschallflug, von oder zu einem österreichischen Flugplatz befinden, unterliegen dieser Verordnung.
  - In Österreich ist es nicht erlaubt, Überschalllärm mit zivilen Flugzeugen zu verursachen.
- b) Entsprechend der österreichischen "**Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005**" (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

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

- e) The last lifting-off is taken as departure time, the first touchdown as time of arrival.
- f) For the issuance of ATC clearances and instructions the following phrases will be used:

### Arrivals

APPROACH ALONG RUNWAY (number)  
(CLEARED TO LAND)  
AIR TAXI TO THE APRON (route)  
- VIA (ALONG) (route)  
- DIRECT (FROM) (location) TO (location)

### Departures

AIR TAXI TO HOLDING POINT (designation) RUNWAY  
(number)  
AIR TAXI TO (location)  
- VIA (ALONG) (route)  
- DIRECT (FROM) (location) TO (location)  
HOLD  
- OVER (AHEAD OF) HOLDING POINT (designa-  
tion)  
- OVER (location)  
TOUCH DOWN  
- AT HOLDING POINT (designation)  
- (location)  
(CLEARANCE FOR TAKE-OFF)  
DEPART ALONG RUNWAY (number)

### 6.10 Austrian Rules and Regulations on Civil Aircraft Noise Criteria - Restrictions for jet aircraft (Austrian ordinance "Zivilluftfahr- zeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV- 2005")

- a)
- Overflights not affected by this ordinance.
  - Civil supersonic aircraft on subsonic flights to/from Austrian aerodromes are also subject to this ordinance.
  - It is prohibited to produce supersonic noise with civil aircraft in Austria.
- b) According to the Austrian ordinance "**Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005**" (BGBl. II NR 425/2005) the following is applicable:

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

- |   |   |
|---|---|
| <p>c) ausgenommen von den unter b) angeführten Bestimmungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Flugzeuge gemäß VERORDNUNG (EG) Nr. 991/2001 der Kommission zur Änderung des Anhangs der Richtlinie 92/14/EWG des Rates,</li><li>- Flugzeuge, die für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden, wie insbesondere Ambulanz- und Rettungsflüge und Flüge im Rahmen von Katastropheneinsätzen,</li><li>- Flugzeuge, die Flüge zu Ausweichflugplätzen durchführen müssen.</li></ul> <p>d) Piloten von Flugzeugen mit Strahltriebwerk müssen ein Lärmzertifikat an Bord mitführen (kann auch eine Anmerkung im Lufttüchtigkeitszeugnis sein) und dieses auf Verlangen von Organen der österreichischen Zivilluftfahrtbehörde vorweisen.</p> <p>e) ATC ist berechtigt, Piloten von Flugzeugen mit Strahltriebwerk, welche beabsichtigen gegen die "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung" zu verstoßen, die An- und Abflugfreigabe zu verweigern.</p> <p>f) Verstöße gegen diese Verordnung werden von der zuständigen österreichischen Behörde bestraft.</p> <p>g) Verfahren zur Lärmvermeidung siehe AD 2.21</p> | <p>c) Exempted from the regulations listed under b) are:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- aeroplanes according to the Commission REGULATION (EC) No. 991/2001 amending the Annex to Council Directive 92/14/EEC,</li><li>- aeroplanes used for extraordinary circumstances, in particular ambulance- and rescue flights as well as flights used for catastrophe missions,</li><li>- aeroplanes, which have to execute flights to alternate aerodromes.</li></ul> <p>d) Pilots of jet aircraft shall carry a noise certificate on board (which may also be a remark in the certificate of airworthiness of the aircraft) which must be shown on demand of representatives of the Austrian Civil Aviation Authorities.</p> <p>e) ATC is entitled to deny approach and departure clearance to pilots of jet aircraft, which intend to violate noise regulations according to the ordinance.</p> <p>f) Violations of noise regulations according to the ordinance will be punished by the competent Austrian authorities.</p> <p>g) Noise abatement procedures see AD 2.21</p> |
|---|---|



### **6.11 SERA.9010 Automatische Ausstrahlung von Lande- und Startinformationen (ATIS)**

a) Verwendung der ATIS-Meldungen in gerichteten Abfrage/Antwort-Übermittlungen

1. Auf Anforderung des Piloten sind die entsprechenden ATIS-Meldungen von der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

2. Für die Erbringung von Sprach-ATIS- und/oder D-ATIS-Diensten gilt:

i. Das Luftfahrzeug hat den Empfang der Informationen bei Verbindungsaufnahme mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Anflugkontrolldienst bereitstellt, mit der Flugplatzkontrolle oder mit dem Flugplatz-Fluginformationsdienst (AFIS) durch Übermittlung des ATIS-Kennbuchstabens zu bestätigen.

ii. Die zuständige Flugverkehrsdienststelle hat bei der Antwort auf die Bestätigung eines Luftfahrzeugs, dass es eine ATIS-Meldung erhalten hat, oder im Fall anfliegender Luftfahrzeuge zu einem anderen, von der zuständigen Behörde gegebenenfalls vorgeschriebenen Zeitpunkt dem Luftfahrzeug die aktuelle Höhenmessereinstellung mitzuteilen.

*Anmerkung:* Die Übermittlung des QNH-Wertes erfolgt bei anfliegenden Luftfahrzeugen beim Erstanruf bzw. spätestens gemeinsam mit der ersten Freigabe auf eine Flughöhe in FT.

3. Informationen, die in einer aktuellen ATIS-Meldung enthalten sind, deren Empfang von dem betreffenden Luftfahrzeug bestätigt wurde, brauchen in einer gerichteten Übermittlung an das Luftfahrzeug nicht mehr genannt zu werden, ausgenommen die Höhenmessereinstellung, die gemäß Nummer 2 bereitzustellen ist.

4. Bestätigt ein Luftfahrzeug den Empfang einer ATIS-Meldung, die nicht mehr aktuell ist, ergreift die Flugverkehrsdienststelle unverzüglich eine der folgenden Maßnahmen:

i. sie teilt dem Luftfahrzeug alle Informationen mit, die aktualisiert werden müssen;

ii. sie weist das Luftfahrzeug an, die aktuellen ATIS-Informationen einzuholen.

### **6.11 SERA.9010 Automatic terminal information service (ATIS)**

a) Use of the ATIS messages in directed request/reply transmissions

1. When requested by the pilot, the applicable ATIS message(s) shall be transmitted by the appropriate air traffic services unit.

2. Whenever Voice-ATIS and/or D-ATIS is provided:

i. aircraft shall acknowledge receipt of the information upon establishing communication with the ATS unit providing approach control service, the aerodrome control tower or Aerodrome Flight Information Service (AFIS) by transmission of the ATIS-Code letter.

ii. the appropriate air traffic services unit shall, when replying to an aircraft acknowledging receipt of an ATIS message or, in the case of arriving aircraft, at such other time as may be prescribed by the competent authority, provide the aircraft with the current altimeter setting.

*Remark:* The QNH value is transmitted to an arriving aircraft upon first contact or at the latest together with the first clearance to an altitude in FT.

3. Information contained in a current ATIS, the receipt of which has been acknowledged by the aircraft concerned, need not be included in a directed transmission to the aircraft, with the exception of the altimeter setting, which shall be provided in accordance with (2).

4. If an aircraft acknowledges receipt of an ATIS that is no longer current, the ATS unit shall without delay take one of the following actions:

i. communicate to the aircraft any element of information which has to be updated;

ii. instruct the aircraft to obtain the current ATIS information.

### **6.11.1 Übermittlung der Pistensichtweite (RVR) im Sprechfunkwege**

Auf Flughäfen, auf denen die Pistensichtweite mit Messanlagen bestimmt wird, wird bei der Übermittlung der RVR-Werte im Sprechfunkverkehr die aus den Flugplatzkarten der AIP AD 2 ersichtliche Kennung des Messanlagenstandortes (z.B. "POSITION ALPHA") durch die Angaben AUFSETZZONE, MITTELTEIL und STOPPENDE ersetzt. Die RVR-Übermittlung beginnt in der jeweiligen Richtung des An- oder Abfluges mit dem Wert für die Aufsetzzone, gefolgt - sofern notwendig - von den Werten für den Mittelteil und dem Stoppende.

Der RVR Wert für die Aufsetzzone wird übermittelt, wenn er 1500 M oder niedriger ist.

Die Werte von Mittelteil und Stoppende werden nur dann übermittelt, wenn zumindest einer der beiden Werte niedriger als der Wert der Aufsetzzone und niedriger als 800 M ist.

Sind alle verlaublichen Messstrecken verfügbar, unterbleibt die Angabe der Kennung der Messanlagenstandorte bei der Übermittlung der RVR Werte.

Sind mehrere Pisten in Betrieb, wird die Pistenbezeichnung, für die die RVR Werte bestimmt sind, mitübermittelt.

### **6.12 Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Pisten**

6.12.1. Auf den nachstehend angeführten Pisten kann herabgesetzte Pistenstaffelung zwischen zwei Luftfahrzeugen, die dieselbe Piste benutzen, unter folgenden Bedingungen angewendet werden:

- für alle kontrollierten Flugplätze in der FIR Wien mit Ausnahme von Wien-Schwechat (LOWW) wird herabgesetzte Pistenstaffelung nur vom Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) bis zum Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET) angewandt;
- in Wien-Schwechat (LOWW) wird die herabgesetzte Pistenstaffelung H24 angewandt;
- Wirbelschleppenstaffelungsminima müssen eingehalten werden;
- die Rückenwindkomponente ist nicht größer als 5 Knoten;
- die Bodensicht beträgt mindestens 5 KM und die Hauptwolkenuntergrenze ist nicht niedriger als 1000 FT;
- die Bremswirkung wird nicht durch Pistenablagerungen wie Eis, Schneematsch, Schnee, Wasser, etc. negativ beeinträchtigt;
- das nachfolgende Luftfahrzeug erhält Verkehrsinformation;
- herabgesetzte Pistenstaffelung darf nicht zwischen einem startenden und einem vorher gelandeten Luftfahrzeug angewendet werden.

### **6.11.1 Transmission of runway visual range (RVR) values by radiotelephony**

On airports where the RVR is measured by measuring devices the identification of the position of the measuring device (e.g. "POSITION ALPHA") as shown on the aerodrome charts in the AIP AD 2 will be replaced in radiotelephony communication by TOUCHDOWN ZONE, MID POINT and STOP END. The RVR values are transmitted for respective direction of approach or departure, starting with the value for the touchdown zone and if necessary followed by the values for the mid point and stop end.

The RVR value for the touchdown zone is transmitted, if it is 1500 M or below.

The values of mid point and stop end are transmitted only, if at least one of these values is below the value of the touchdown zone and below 800 M.

Provided all published measuring device positions are available, the indication of these positions will be omitted.

When there is more than one runway in use the runway to which the RVR values refer, will be indicated.

### **6.12 Application of reduced runway separation**

6.12.1 On the runways listed below reduced runway separation between two aircraft using the same runway may be applied subject to the following conditions:

- for all controlled aerodromes within FIR Wien except Wien-Schwechat (LOWW) reduced runway separation minima are only be applied from the beginning of civil morning twilight (BCMT) until the end of civil evening twilight (ECET);
- at Wien-Schwechat (LOWW) reduced runway separation minima are applied H24;
- wake turbulence separation minima shall be applied;
- tail wind component shall not exceed 5 knots;
- the ground visibility is at least 5 KM and the ceiling is not below 1000 FT;
- braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow, water etc;
- traffic information shall be provided to the succeeding aircraft;
- reduced runway separation minima shall not apply between a departing aircraft and a preceding landing aircraft.

6.12.2. Für die herabgesetzte Pistenstaffelung werden Luftfahrzeuge wie folgt eingestuft:

- **Luftfahrzeuge der Kategorie 1:**  
einmotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer zulässigen Maximalen Startmasse (MTOM) von 2000 KG oder weniger,
- **Luftfahrzeuge der Kategorie 2:**
  - einmotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer zulässigen Maximalen Startmasse von mehr als 2000 KG bis weniger als 7000 KG, und
  - zweimotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer zulässigen Maximalen Startmasse von weniger als 7000 KG;
- **Luftfahrzeuge der Kategorie 3:**  
alle anderen Luftfahrzeuge.

6.12.3. Die Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung, die an einem Flugplatz angewendet werden dürfen, sind für jede Piste einzeln festzulegen. Die anzuwendende Staffelung darf folgende Mindestwerte nicht unterschreiten:

- **Landende Luftfahrzeuge:**  
Ein nachfolgendes landendes Luftfahrzeug der Kategorie 1 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn das vorausfliegende Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das entweder:
  - gelandet ist und einen mindestens 600M von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird, oder
  - abgehoben und einen mindestens 600M von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat;

Ein nachfolgendes landendes Luftfahrzeug der Kategorie 2 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn das vorausfliegende Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das entweder:

- gelandet ist und einen mindestens 1500M von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird, oder
- abgehoben und einen mindestens 1500M von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat;

Ein nachfolgendes landendes Luftfahrzeug darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn ein vorausfliegendes Luftfahrzeug der Kategorie 3 entweder:

- gelandet ist und einen mindestens 2400M von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird, oder
- abgehoben und einen mindestens 2400M von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat.

6.12.2. For the purpose of reduced runway separation, aircraft shall be classified as follows:

- **Category 1 aircraft:**  
single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take off mass (MTOM) of 2000 KG or less;
- **Category 2 aircraft:**
  - single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take off mass (MTOM) of more than 2000 KG but less than 7000 KG, and
  - twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take off mass (MTOM) of less than 7000 KG;
- **Category 3 aircraft:**  
all other aircraft.

6.12.3. Reduced runway separation minima which may be applied at an aerodrome shall be determined for each separate runway. The separation to be applied shall in no case be less than the following minima:

- **Landing aircraft:**  
A succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:
  - has landed and passed a point at least 600M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking, or
  - is airborne and has passed a point at least 600M from the threshold of the runway;

A succeeding landing Category 2 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:

- has landed and passed a point at least 1500M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking, or
- is airborne and has passed a point at least 1500M from the threshold of the runway;

A succeeding landing aircraft may cross the runway threshold when a preceding Category 3 aircraft which either:

- has landed and passed a point at least 2400M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking, or
- is airborne and has passed a point at least 2400M from the threshold of the runway.

• **Startende Luftfahrzeuge:**

- Ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 darf zum Start freigegeben werden, wenn das vorher gestartete Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das abgehoben und einen mindestens 600M von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat;
- Ein Luftfahrzeug der Kategorie 2 darf zum Start freigegeben werden, wenn das vorher gestartete Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das abgehoben und einen mindestens 1500M von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat;
- Ein Luftfahrzeug darf zum Start freigegeben werden, wenn das vorhergehende abfliegende Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 3 ist, das abgehoben und einen mindestens 2400M von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat.

6.12.4. Auf österreichischen Flughäfen werden folgende Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung angewendet:

- Flughafen GRAZ (LOWG):
  - RWY 16C: 600 M, 1500 M, 2400 M
  - RWY 34C: 600 M, 1500 M, 2400 M
- Flughafen INNSBRUCK (LOWI):
  - RWY 08: 600 M, 1500 M
  - RWY 26: 600 M, 1500 M
- Flughafen KLAGENFURT (LOWK):
  - RWY 10L: 600 M, 1500 M
  - RWY 28R: 600 M, 1500 M
- Flughafen LINZ (LOWL):
  - RWY 08: 1500 M, 2400 M
  - RWY 26: 1500 M, 2400 M
- Flughafen SALZBURG (LOWS):
  - RWY 15: 600 M, 1500 M, 2400 M
  - RWY 33: 600 M, 1500 M
- Flughafen WIEN-SCHWECHAT (LOWW):
  - RWY 11: 2400 M
  - RWY 29: 2400 M
  - RWY 16: 2400 M
  - RWY 34: 2400 M

**6.13 Wake Turbulence**

6.13.1 Die vorgeschriebenen Wake Turbulence Abstände sind einzuhalten, außer wenn

- der Pilot des anfliegenden Luftfahrzeuges erklärt, selbst für einen entsprechenden Abstand sorgen zu können
- der Pilot des abfliegenden Luftfahrzeuges auf Anfrage des Flugverkehrsleiters meldet, dass er Wirbelschleppen eines zuvor gestarteten Luftfahrzeuges vermeiden ("able to avoid...") wird (z.B. durch Ermöglichen eines VISUAL TURNS)

• **Departing aircraft:**

- A Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600M from the position of the succeeding aircraft;
- A Category 2 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 1500M from the position of the succeeding aircraft;
- An aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing Category 3 aircraft is airborne and has passed a point at least 2400M from the position of the succeeding aircraft.

6.12.4. At Austrian airports the following reduced runway separation minima will be applied:

- GRAZ airport (LOWG):
  - RWY 16C: 600 M, 1500 M, 2400 M
  - RWY 34C: 600 M, 1500 M, 2400 M
- INNSBRUCK airport (LOWI):
  - RWY 08: 600 M, 1500 M
  - RWY 26: 600 M, 1500 M
- KLAGENFURT airport (LOWK):
  - RWY 10L: 600 M, 1500 M
  - RWY 28R: 600 M, 1500 M
- LINZ airport (LOWL):
  - RWY 08: 1500 M, 2400 M
  - RWY 26: 1500 M, 2400 M
- SALZBURG airport (LOWS):
  - RWY 15: 600 M, 1500 M, 2400 M
  - RWY 33: 600 M, 1500 M
- WIEN-SCHWECHAT airport (LOWW):
  - RWY 11: 2400 M
  - RWY 29: 2400 M
  - RWY 16: 2400 M
  - RWY 34: 2400 M

**6.13 Wake Turbulence**

6.13.1 The prescribed wake turbulence separation minima have to be applied except

- the pilot of the approaching aircraft announces that he is able to attend an appropriate distance himself
- the pilot of the departing aircraft reports after being questioned by the tower controller that he can avoid the wake turbulence of the preceding departed aircraft ("able to avoid...") e.g. possibility of a visual turn

6.13.2. Anwendung der RECAT-EU Wirbelschleppen Staffelnungsminima

6.13.2.1 Teile der RECAT-EU Wirbelschleppen Staffelnungsminima werden an allen österreichischen Anflug- und Flugplatzkontrollstellen innerhalb deren Verantwortungsbereichen in Kraft gesetzt. Diese Minima kommen nur im Anflug zwischen bestimmten Luftfahrzeugkategorien zur Anwendung. Für Abflüge gelten weiterhin die auf Zeit basierenden Wirbelschleppen-Staffelnungsminima laut ICAO Doc 4444 PANS-ATM.

6.13.2.2 Die Einführung der RECAT-EU Staffelnungsminima betrifft keine pilotenseitigen Verfahren in Bezug auf Flugplanaufgabe oder Phraseologie. Es ist nicht notwendig, dass Piloten ihre RECAT-EU Luftfahrzeugkategorie kennen. Piloten werden ersucht, die Pistenbelegungszeiten auf ein Minimum zu reduzieren.

6.13.2.3 Geänderte Luftfahrzeugkategorien:

UPPER HEAVY	LOWER HEAVY	UPPER MEDIUM
B777*	B757*	B736 – B739**
B747*	B767*	A318 – A321***
B787*	A310*	
A340*		
A330*		
A350*		
* alle aktuellen Versionen	* alle aktuellen Versionen	** inkl. MAX Versionen *** inkl. NEO Versionen

6.13.2.4 Geänderte Staffelnungsminima:

Vorausfliegendes Luftfahrzeug	Folgendes Luftfahrzeug	RECAT-EU Minimum
Upper Heavy	Lower Heavy Upper Medium	4 NM
Lower Heavy	Upper Medium	3 NM

6.13.2. Application of RECAT-EU wake turbulence separation minima

6.13.2.1 Parts of the RECAT-EU wake turbulence separation minima based on distance are implemented at all Austrian approach and tower units within their areas of responsibility. These minima are applied in arrival phases of flight only between specific aircraft types. For departures, the wake turbulence separation minima based on time as per ICAO Doc 4444 PANS-ATM remain unchanged.

6.13.2.2 The implementation of RECAT-EU separation minima will not affect pilots procedures regarding flight plan filing or phraseology. It is not required for pilots to know the RECAT-EU category of their aircraft.

Pilots are asked to minimize runway occupancy times.

6.13.2.3 Changed aircraft categories:

UPPER HEAVY	LOWER HEAVY	UPPER MEDIUM
B777*	B757*	B736 – B739**
B747*	B767*	A318 – A321***
B787*	A310*	
A340*		
A330*		
A350*		
* all current types	* all current types	** incl. MAX versions *** incl. NEO versions

6.13.2.4 Changed separation minima:

Leader aircraft	Follower aircraft	RECAT-EU Minimum
Upper Heavy	Lower Heavy Upper Medium	4 NM
Lower Heavy	Upper Medium	3 NM