

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

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

LOWW - Wien-Schwechat

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

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

| | | |
|---|--|---|
| 1 | KOORDINATEN UND LAGE DES FLUGPLATZBEZUGSPUNKTES | 48 06 37N 016 34 11E 1483 M 157° GEO vom Kontrollturm |
| | ARP COORDINATES AND SITE AT AD | 48 06 37N 016 34 11E 1483 M 157° GEO FM TWR |
| 2 | RICHTUNG UND ENTFERNUNG VON WIEN | 9 NM südöstlich von Wien |
| | DIRECTION AND DISTANCE FROM WIEN | 9 NM SE FM Wien |
| 3 | FLUGPLATZHÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ BEZUGSTEMPERATUR/DURCHSCHNITTLICHE MINIMUMTEMPERATUR | 183 M (600 FT) / 27.4 °C / -2.2 °C ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4 |
| | ELEVATION/REFERENCE TEMPERATURE/MEAN LOW TEMPERATURE | |
| 4 | GEOID UNDULATION | 44 M (144 FT) |
| 5 | ORTSMISSWEISUNG/JÄHRLICHE ÄNDERUNG | 5°E (JAN 2022) / 0.1°E |
| | MAGNETIC VARIATION/ANNUAL CHANGE | |
| 6 | FLUGPLATZVERWALTUNG, ADRESSE, TELEFON, TELEFAX, TELEX, FLUGFERNMELDEDIENST, EMAIL, WEBSITE | Flughafen Wien AG Flughafen Wien (AIRSIDE OPERATIONS CENTER) 1300 Wien Flughafen AUSTRIA TEL: +43 1 7007-0 FAX: +43 1 7007-23806 SITA: VIEFW7X AFS: LOWWYDYX |
| | AD ADMINISTRATION, ADDRESS, TELEPHONE, TELEFAX, TELEX, AFS, EMAIL, WEBSITE | |
| 7 | GENEHMIGTER FLUGVERKEHR | IFR / VFR |
| | TYPES OF TRAFFIC PERMITTED | |
| 8 | ANMERKUNGEN | Zertifizierung: EASA Code 4E |
| | REMARKS | Certification: EASA Code 4E |

LOWW AD 2.3 BETRIEBSZEITEN

LOWW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

| | | |
|---|--------------------------------|-----|
| 1 | FLUGPLATZBETRIEBSLEITUNG | H24 |
| | AD ADMINISTRATION | |
| 2 | ZOLL- UND EINWANDERUNGSBEHÖRDE | H24 |
| | CUSTOMS AND IMMIGRATION | |
| 3 | MEDIZINISCHE VERSORGUNG | H24 |
| | HEALTH AND SANITATION | |

| | | |
|----|-------------------------------------|--|
| 4 | FLUGBERATUNG | H24 |
| | AIS BRIEFING OFFICE | AIS/ARO Wien, TEL: +43 5 1703-3211, FAX: +43 5 1703-3256 |
| 5 | MELDESTELLE FÜR FLUGVERKEHRSDIENSTE | H24 |
| | ATS REPORTING OFFICE (ARO) | AIS/ARO Wien, TEL: +43 5 1703-3211, FAX: +43 5 1703-3256 |
| 6 | WETTERBERATUNG | H24 |
| | MET BRIEFING OFFICE | |
| 7 | FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE | Flugplatzkontrolle: H24 Anflugkontrolle: H24 |
| | ATS | TWR: H24 APP: H24 |
| 8 | BETANKUNG | H24 |
| | FUELLING | |
| 9 | ABFERTIGUNG | H24 |
| | HANDLING | |
| 10 | SICHERHEITSDIENST | H24 |
| | SECURITY | |
| 11 | ENTEISUNG | H24 |
| | DE-ICING | |
| 12 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

LOWW AD 2.4 ABFERTIGUNGSDIENSTE UND EINRICHTUNGEN

LOWW AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

| | | |
|---|--|---|
| 1 | FRACHTVERLADEGERÄTE | Alle modernen Einrichtungen mit Tragkraft bis zu 20000 KG |
| | CARGO-HANDLING FACILITIES | All modern facilities, load capacity up to 20000 KG |
| 2 | TREIBSTOFF/ÖLSORTEN | Treibstoffsorten: JET A1 Ölsorten: W 80, W 100, 15 W 50, JET 2380, JET 2389, JET ÖL II, TURBOÖL 500, Öl 80, Öl 100, Fluid 4, Fluid 2F, Brayco; Sytrol 500B: 0600-1800 (0500-1700) |
| | FUEL/OIL TYPES | Fuel types: JET A1 Oil types: W 80, W 100, 15 W 50, JET 2380, JET 2389, JET OIL II, Turbo-oil 500, Oil 80, Oil 100, Fluid 4, Fluid 2F, Brayco, Sytrol 500B: 0600-1800 (0500-1700) |
| 3 | BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN | Verfügbar. |
| | FUELLING FACILITIES/CAPACITY | AVBL. |
| 4 | ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN | Luftfahrzeugenteisungsfahrzeuge |
| | DE-ICING FACILITIES | ACFT de-icing vehicles |
| 5 | VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE | 2 Hangars je 49 x 35 M, geheizt, Toröffnung 44 x 6 M; 1 Hangar 49 x 35 M, geheizt, Toröffnung 43 x 6 M; 1 Hangar 30 x 22 M, Toröffnung 28 x 4.5 M; 1 Hangar 50 x 35 M, geheizt, 2 Tore je 18.5 x 5 M; |
| | HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT | 2 hangars 49 x 35 M each, heated, door opening 44 x 6 M; 1 hangar 49 x 35 M, heated, door opening 43 x 6 M; 1 hangar 30 x 22 M, door opening 28 x 4.5 M; 1 hangar 50 x 35 M, heated, 2 doors each 18.5 x 5 M; |

| | | |
|---|--|---|
| 6 | REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE | Instandhaltung, Instandsetzung und Änderung von LFZ mit Turboprop- bzw. Stahltriebwerken bis 5700 KG. LFZ über 5700 KG auf Anfrage. |
| | REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT | MAINT, repair and change of ACFT with turbine engine and jet propulsion up to 5700 KG. ACFT ABV 5700 KG O/R. |
| 7 | ANMERKUNGEN | Sauerstoff/Stickstoff: 0600-1800 (0500-1700) Während der gesetzlichen Sommerzeit siehe Seite GEN 2.1-2. |
| | REMARKS | Oxygen/nitrogen: 0600-1800 (0500-1700) During legal summer time see page GEN 2.1-2. |

LOWW AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

| | | |
|---|----------------------------|--|
| 1 | HOTELS | Hotels am Flughafen, Hotels in Wien Hotels at the AP, hotels in Vienna |
| | RESTAURANTS | Flughafenrestaurants AP restaurants |
| 3 | BEFÖRDERUNGSMITTEL | Schnellbus (Flughafen/Wien City Air Terminal Hilton); Schnellbus (Flughafen/Wien Südbahnhof/Wien Westbahnhof); Öffentliche Autobus- und Eisenbahnverbindung; Taxi, Mietwagendienst |
| | TRANSPORTATION | Shuttlebus (Airport/Wien City Air Terminal Hilton); Shuttlebus (Airport/railway stations - Wien Südbahnhof/Wien Westbahnhof); Public bus and railway; Taxi, Rent a car service |
| 4 | MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN | Sanitätsbereitschaft: H24; Notarzt: H24; Ambulanz, WHO-Impfzentrum, Notarztwagen, Sanitätsfahrzeuge, Rettungstransportwagen; Apotheke: 0700-1800 (0600-1700) |
| | MEDICAL FACILITIES | Medical SER: H24; Doctor on emergency call: H24; Ambulance, WHO-inoculating center, emergency ambulance, motor ambulance, ambulance transport; Pharmacy: 0700-1800 (0600-1700) |
| 5 | BANKEN UND POSTÄMTER | Bank: Vorhanden Postamt: Vorhanden |
| | BANK AND POST OFFICE | Bank: AVBL Post office: AVBL |
| 6 | TOURISTENINFORMATION | Vorhanden |
| | TOURIST OFFICE | AVBL |
| 7 | ANMERKUNGEN | Bestellung von Bordverpflegung für planmäßige Flüge bis 3 Stunden vor Abflug, für nichtplanmäßige Flüge bis 6 Stunden vor Abflug. |
| | REMARKS | Order of catering for SKED flights up to 3 HR prior to DEP, for non-SKED flights up to 6 HR prior to DEP. |

LOWW AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

| | | |
|---|---------------------------------------|------------------------------|
| 1 | VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN | Kategorie 10 (EASA) |
| | AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING | CAT 10 (EASA) |
| 2 | RETTUNGSAUSRÜSTUNG | Medizinisches-Großunfall-Set |
| | RESCUE EQUIPMENT | Multiple Casualty Unit |

| | | |
|---|--|--|
| 3 | MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE | Abspannset, Bergewagen, Bergetraversen für Kranbergung, Hebekissensystem, Drehschemel zur Rumpfaufnahme mit separatem Fahrwerk, Schleppkits, Bodenverstärkungssystem |
| | CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT | Tethering equipment, recovery dollies, multisliding fuselage lifting system, lifting bags system, turntable for fuselage support with separate running gear, de-bogging kits, reinforced ground material |
| 4 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

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

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

| | | |
|---|------------------------------------|---|
| 1 | RÄUMUNGS-AUSRÜSTUNG | Schneepflüge, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehrblasgeräte, Enteisungsfahrzeuge, Streugeräte (Harnstoff und Sand), Lastkraftwagen, Pistenenteisungsgeräte |
| | TYPES OF CLEARING EQUIPMENT | Snow ploughs, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, de-icing vehicles, spreaders (urea and sand), motor lorries, runway de-icing devices |
| 2 | VORRANGIGE RÄUMUNGEN | Piste, Rollbahn, Abstellfläche |
| | CLEARANCE PRIORITIES | RWY, TWY, APN |
| 3 | ANMERKUNGEN | Pisten und Rollbahnen werden enteist mit KFOR, NAFO. |
| | REMARKS | RWY und TWY de-iced / anti-iced with KFOR, NAFO. |

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

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

| | | |
|---|---|---|
| 1 | OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ABSTELLFLÄCHE | GAC: Beton, PCN 66/R/A/W/T MAIN: Beton, PCN 66/R/A/W/T |
| | APRON SURFACE AND STRENGTH | GAC: Concrete, PCN 66/R/A/W/T MAIN: Concrete, PCN 66/R/A/W/T |

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

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

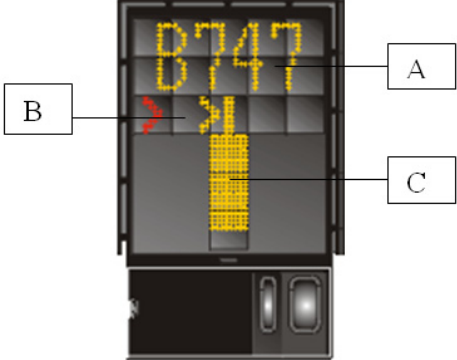
| | | |
|---|--------------------|---|
| 6 | ANMERKUNGEN | Entlang aller Rollbahnen 4,5 M breite Schultern (Bitumen). Der Hindernisabstand zwischen der Mittellinie der Rollbahn "L" und dem südlichen Rand der Hauptabstellfläche westlich der Rollgasse 35 beträgt nur 42,5 M. Der Hindernisabstand auf der Rollgasse 35 beträgt beiderseits der Rollgassenmittellinie 40 M. |
| | REMARKS | Shoulders of WID 4,5 M (bitumen) along all TWY. The OBST clearance DIST from the CL of TWY "L" to the southern edge of main APN west of the TXL 35 is 42,5 M only. The OBST clearance DIST on the TXL 35 is on each side of TXL CL 40 M. |

LOWW AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWW AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

| | | |
|---|--|--|
| 1 | VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE | <p>Wegweiser für das Rollen:</p> <p>a) Beleuchtete STOP-Tafeln zusätzlich zu den Rollhaltmarkierungen, Entfernung zur Piste 11/29 120 M von der Pistenmittellinie. Entfernung zur Piste 16/34 120 M vom Pistenrand. Lotsenfahrzeuge auf den Abstellflächen. Bei RVR von weniger als 400 M bzw. auf Anforderung von Piloten erfolgt Rollhilfe durch Lotsenfahrzeuge auch auf Rollbahnen.</p> <p>b) Optische Andockleitsysteme „SAFEGATE“ Pier Ost, Pier West und Pier Nord. Routinemäßiges Andockverfahren Pier Ost, Pier West und Pier Nord:</p> |
| | USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS | <p>Taxiing guidance system:</p> <p>a) lighted STOP signs additional to holding positions markings, distance to RWY 11/29 120 M from runway centre line. Distance to RWY 16/34 120 M from runway edge. Follow-me-cars on apron. In case of RVR less than 400 M and on pilots request follow-me-cars available to facilitate taxiing on taxiways.</p> <p>b) Visual docking guidance system 'SAFEGATE' Pier East, Pier West and Pier North. Routine docking manoeuvre Pier East, Pier West and Pier North:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Check that the correct aircraft type is displayed. 2) The 'floating' arrows indicate that the system is activated. 3) Follow lead-in line. 4) When the vertical closing rate field turns to steady yellow the aircraft is caught by laser. 5) Watch the red and yellow arrows for azimuth guidance, yellow arrows on both sides of the yellow centre line indicate the correct azimuth position. 6) When the ACFT is 20 M away from the stop position, the closing rate information indicates the distance to go by steadily reducing until reaching the final stop position. In addition, the remaining distance to go in meters is indicated on the visual docking guidance display. 7) When the correct stop position is reached, the display will show 'STOP' and the outer parts of the azimuth field will turn red. 8) When the aircraft is correctly parked 'OK' will be displayed after a few seconds. 9) After fixing the front gear 'CHOCK ON' will be displayed for the next 3 minutes. <p>EMERGENCY STOP: 'STOP' with red indication left and right of azimuth guidance will appear on the display.</p> |

SAFEGATE



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

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

C CLOSING RATE INFORMATION
Indicates the distance to stop position

| | | |
|---|---|--|
| 2 | PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG | <p>Markierungshilfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Pistenrand - Aufsetzonen und Festabstand - Rollbahnmittellinie - Rollbahnrand - Abstellpositionen und markierte Wege für Personen und Fahrzeuge auf der Abstellfläche - Rollhaltepunkt für Kategorie I bzw. II/III Betrieb: Entfernung zur Piste 11/29 120 M von der Pistenmittellinie Entfernung zur Piste 16/34 120 M vom Pistenrand - Zwischenhaltepositionen |
| | RWY AND TWY MARKINGS AND LGT | <p>Marking aids:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY designation NR - THR - RCL - RWY edge - TDZ and F DIST - TWY CL - TWY edge - PRKG PSN and marked ways for persons and vehicles on the APN - taxi-HLDG PSN for CAT I and II/III OPS respectively: DIST to RWY 11/29 120 M FM RCL DIST to RWY 16/34 120 M FM RWY edge - intermediate HLDG PSN |
| 3 | HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS" | Verfügbar. Siehe Flugplatzkarte |
| | STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS | Appropriate. See ADC |
| 4 | ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN | NIL |
| | OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES | |
| 5 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

LOWW AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

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

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

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_demflug/aim_produkte/oenfl verlaublich.

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

LOWW AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

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

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

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

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Ambulatorium Süd, 10., Wienerbergstraße 15-19 | Gebäude / Building | 48 10 10.2N 016 20 38.8E | <u>973</u> | 251 | ja / yes | ja / yes |
| Arsenal Funkturm, 3., Arsenalstraße | Turm / Tower | 48 10 54.7N 016 23 26.9E | <u>1157</u> | 511 | ja / yes | ja / yes |
| Einzelbaum bei Königsberg | Baum / Tree | 48 05 33.4N 016 37 09.1E | <u>731</u> | 51 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Gebäude / Building | 48 07 38.9N 016 34 26.4E | <u>589</u> | 14 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Gebäude / Building | 48 06 14.4N 016 35 24.0E | <u>618</u> | 14 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Gebäude / Building | 48 04 49.5N 016 35 39.3E | <u>544</u> | 14 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 23.6N 016 35 24.0E | <u>629</u> | 25 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 36.1N 016 31 20.1E | <u>599</u> | 7 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 13.6N 016 32 09.5E | <u>627</u> | 50 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 03.1N 016 34 52.6E | <u>647</u> | 53 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 32.2N 016 34 17.7E | <u>659</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 05 28.9N 016 35 32.3E | <u>639</u> | 50 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 16.0N 016 35 23.0E | <u>628</u> | 26 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Gebäude / Building | 48 06 15.4N 016 35 22.6E | <u>621</u> | 19 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 05 07.2N 016 35 33.8E | <u>606</u> | 24 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.G.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|-----------------------|------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|---|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Flughafen Wien | Gebäude / Building | 48 05 07.5N 016 35 37.1E | <u>599</u> | 19 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 29.3N 016 31 38.0E | <u>602</u> | 17 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Gebäude / Building | 48 07 30.1N 016 31 41.3E | <u>598</u> | 14 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Gebäude / Building | 48 07 30.3N 016 31 38.7E | <u>597</u> | 13 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 23.3N 016 34 36.3E | <u>610</u> | 18 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Gebäude / Building | 48 07 24.1N 016 34 39.6E | <u>610</u> | 18 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 05 07.5N 016 35 37.1E | <u>595</u> | 15 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 30.4N 016 31 38.8E | <u>603</u> | 19 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 14.7N 016 32 06.0E | <u>599</u> | 20 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 05.6N 016 34 51.6E | <u>611</u> | 16 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 31.1N 016 34 21.2E | <u>624</u> | 16 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 05 26.7N 016 35 33.4E | <u>609</u> | 20 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 14.7N 016 32 10.7E | <u>585</u> | 8 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 02.0N 016 34 50.8E | <u>607</u> | 11 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 56.8N 016 33 05.7E | <u>595</u> | 8 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 13.4N 016 35 11.4E | <u>610</u> | 9 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 33.6N 016 34 16.9E | <u>614</u> | 8 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 05 29.3N 016 35 30.0E | <u>598</u> | 8 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 23.8N 016 35 26.7E | <u>617</u> | 15 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 25.1N 016 35 24.7E | <u>622</u> | 19 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 12.6N 016 32 11.8E | <u>612</u> | 37 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 01.5N 016 34 53.6E | <u>627</u> | 33 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 32.5N 016 34 15.3E | <u>645</u> | 35 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 05 30.6N 016 35 32.3E | <u>626</u> | 35 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 24.0N 016 35 27.5E | <u>615</u> | 13 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 12.2N 016 32 06.3E | <u>599</u> | 19 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 07 02.2N 016 34 55.4E | <u>612</u> | 20 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 31.4N 016 34 14.9E | <u>635</u> | 20 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 05 31.5N 016 35 34.6E | <u>607</u> | 16 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 31.8N 016 34 17.6E | <u>659</u> | 50 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien | Gebäude / Building | 48 06 31.8N 016 34 17.0E | <u>622</u> | 13 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Flughafen Wien | Antennenmast / Antenna | 48 06 30.7N 016 34 21.0E | <u>621</u> | 13 | nein / no | nein / no |
| Flughafen Wien - Localizer 11 | Antennenmast / Antenna | 48 06 15.5N 016 35 21.8E | <u>614</u> | 12 | nein / no | nein / no |
| | | 48 06 17.0N 016 35 22.8E | <u>614</u> | | | |
| Flughafen Wien - Localizer 16 | Antennenmast / Antenna | 48 05 07.2N 016 35 32.6E | <u>598</u> | 17 | nein / no | nein / no |
| | | 48 05 07.6N 016 35 34.9E | <u>598</u> | | | |
| Flughafen Wien - Localizer 29 | Antennenmast / Antenna | 48 07 29.9N 016 31 38.9E | <u>595</u> | 10 | nein / no | nein / no |
| | | 48 07 28.5N 016 31 37.8E | <u>595</u> | | | |
| Flughafen Wien - Localizer 29 - neue Anlage | Antennenmast / Antenna | 48 07 29.3N 016 31 42.2E | <u>594</u> | 10 | nein / no | nein / no |
| | | 48 07 27.1N 016 31 40.6E | <u>594</u> | | | |
| Flughafen Wien - Localizer 34 | Antennenmast / Antenna | 48 07 23.3N 016 34 37.5E | <u>603</u> | 11 | nein / no | nein / no |
| | | 48 07 22.9N 016 34 35.2E | <u>603</u> | | | |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.7N 016 39 03.1E | <u>858</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.3N 016 39 00.1E | <u>859</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.6N 016 39 00.7E | <u>865</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.2N 016 39 01.8E | <u>860</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.7N 016 39 03.5E | <u>861</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.2N 016 39 03.5E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.9N 016 39 03.6E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.9N 016 39 04.1E | <u>858</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.1N 016 39 04.6E | <u>855</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.2N 016 39 05.5E | <u>857</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.2N 016 39 06.4E | <u>857</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.4N 016 39 07.4E | <u>858</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.3N 016 39 07.8E | <u>857</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.2N 016 39 08.6E | <u>858</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.4N 016 39 08.9E | <u>858</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.8N 016 39 09.5E | <u>859</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.4N 016 39 09.7E | <u>860</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.3N 016 39 10.3E | <u>865</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.1N 016 39 11.2E | <u>866</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.2N 016 39 10.9E | <u>866</u> | 52 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.G.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|-----------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|---|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 45.6N 016 39 09.8E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 45.2N 016 39 09.6E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.6N 016 39 08.3E | <u>867</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.5N 016 39 07.1E | <u>868</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.6N 016 39 06.0E | <u>866</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.9N 016 39 05.1E | <u>863</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.9N 016 39 04.2E | <u>859</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.8N 016 39 03.2E | <u>865</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.3N 016 39 02.5E | <u>863</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 43.7N 016 39 02.1E | <u>872</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 42.9N 016 39 02.6E | <u>861</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 42.1N 016 39 03.7E | <u>863</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.9N 016 39 04.8E | <u>866</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.8N 016 39 05.6E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.5N 016 39 05.7E | <u>867</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.3N 016 39 07.0E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.4N 016 39 08.8E | <u>871</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.1N 016 39 10.5E | <u>871</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.1N 016 39 11.6E | <u>870</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.3N 016 39 12.7E | <u>865</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.7N 016 39 12.7E | <u>873</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.7N 016 39 12.7E | <u>873</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.7N 016 39 13.0E | <u>873</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 41.8N 016 39 13.8E | <u>868</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 42.0N 016 39 14.2E | <u>884</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 42.5N 016 39 14.5E | <u>886</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 43.1N 016 39 14.3E | <u>871</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 43.6N 016 39 14.4E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 43.6N 016 39 14.7E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.0N 016 39 15.3E | <u>873</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 43.9N 016 39 16.6E | <u>871</u> | 52 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.1N 016 39 18.5E | <u>873</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.4N 016 39 21.1E | <u>875</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 44.6N 016 39 22.6E | <u>877</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 45.2N 016 39 23.3E | <u>878</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 45.5N 016 39 24.4E | <u>879</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 45.9N 016 39 25.6E | <u>880</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.4N 016 39 26.6E | <u>879</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.8N 016 39 27.8E | <u>881</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.8N 016 39 28.9E | <u>885</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.7N 016 39 29.9E | <u>879</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.8N 016 39 30.3E | <u>885</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.1N 016 39 30.3E | <u>885</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.4N 016 39 30.0E | <u>882</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.6N 016 39 29.4E | <u>888</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.7N 016 39 28.3E | <u>886</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.8N 016 39 27.6E | <u>890</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.5N 016 39 26.4E | <u>879</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 48.0N 016 39 25.6E | <u>879</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.9N 016 39 25.0E | <u>880</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 48.1N 016 39 24.8E | <u>876</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 48.5N 016 39 24.9E | <u>879</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 48.8N 016 39 25.2E | <u>880</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 48.9N 016 39 25.7E | <u>881</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 49.5N 016 39 26.5E | <u>879</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 50.0N 016 39 26.6E | <u>880</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 50.3N 016 39 26.4E | <u>878</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 50.5N 016 39 26.3E | <u>878</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 50.8N 016 39 26.4E | <u>877</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 51.0N 016 39 26.8E | <u>875</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 51.9N 016 39 27.0E | <u>875</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 53.0N 016 39 26.3E | <u>874</u> | 52 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|-----------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|---|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 54.4N 016 39 24.1E | <u>876</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 55.6N 016 39 22.5E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 55.7N 016 39 21.5E | <u>871</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 56.3N 016 39 21.4E | <u>871</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 56.3N 016 39 21.1E | <u>871</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 56.8N 016 39 20.1E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 57.6N 016 39 19.7E | <u>869</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 58.3N 016 39 20.1E | <u>870</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 58.5N 016 39 20.9E | <u>870</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 58.8N 016 39 21.9E | <u>871</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 57.7N 016 39 25.1E | <u>872</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 55.8N 016 39 29.3E | <u>881</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 53.8N 016 39 33.2E | <u>877</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 52.1N 016 39 35.8E | <u>879</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 50.6N 016 39 37.7E | <u>877</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 50.0N 016 39 39.9E | <u>890</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 49.8N 016 39 41.9E | <u>888</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 50.0N 016 39 43.3E | <u>882</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 50.8N 016 39 45.4E | <u>873</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 52.5N 016 39 47.6E | <u>861</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 54.1N 016 39 49.6E | <u>853</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 55.2N 016 39 51.3E | <u>851</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 56.9N 016 39 54.1E | <u>848</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 57.9N 016 39 54.7E | <u>848</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 58.8N 016 39 54.5E | <u>843</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 59.9N 016 39 54.4E | <u>841</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 59.9N 016 39 54.4E | <u>841</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 00.4N 016 39 53.3E | <u>840</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 00.7N 016 39 52.5E | <u>840</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 00.7N 016 39 50.3E | <u>844</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 00.7N 016 39 48.7E | <u>848</u> | 52 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 01.1N 016 39 48.2E | <u>849</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 01.9N 016 39 48.2E | <u>845</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 02.8N 016 39 48.2E | <u>840</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 03.3N 016 39 48.3E | <u>837</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 04.1N 016 39 49.0E | <u>832</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 04.7N 016 39 49.6E | <u>826</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 05.5N 016 39 49.4E | <u>822</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 05.7N 016 39 48.5E | <u>824</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 05.4N 016 39 47.7E | <u>828</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 05.2N 016 39 47.1E | <u>828</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 05.5N 016 39 46.2E | <u>828</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 06.6N 016 39 45.7E | <u>819</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 06.3N 016 39 44.4E | <u>823</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 06.4N 016 39 43.5E | <u>828</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 06.2N 016 39 42.3E | <u>830</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 05.5N 016 39 41.5E | <u>837</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 04.9N 016 39 40.3E | <u>830</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 04.8N 016 39 39.2E | <u>826</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 04.3N 016 39 38.6E | <u>825</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 04.0N 016 39 37.1E | <u>820</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 03.4N 016 39 35.5E | <u>815</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 03.4N 016 39 34.9E | <u>808</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 03.4N 016 39 34.5E | <u>808</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 03.4N 016 39 34.0E | <u>813</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 03.7N 016 39 33.2E | <u>818</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 04.0N 016 39 32.6E | <u>821</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 04.9N 016 39 32.1E | <u>816</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 07.0N 016 39 31.9E | <u>826</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 07.6N 016 39 31.7E | <u>824</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 07.9N 016 39 31.3E | <u>829</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 08.4N 016 39 30.1E | <u>840</u> | 52 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|-----------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|---|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 08.7N 016 39 28.7E | <u>844</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 08.5N 016 39 26.8E | <u>846</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 08.7N 016 39 26.1E | <u>847</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 08.8N 016 39 25.0E | <u>846</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 08.7N 016 39 24.6E | <u>850</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 08.6N 016 39 24.0E | <u>852</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 08.9N 016 39 23.9E | <u>852</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 09.3N 016 39 22.1E | <u>851</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 09.5N 016 39 20.8E | <u>846</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 09.1N 016 39 20.2E | <u>848</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 07.7N 016 39 18.1E | <u>830</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 07.0N 016 39 17.0E | <u>828</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 06.7N 016 39 16.7E | <u>832</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 05.4N 016 39 13.5E | <u>845</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 04.6N 016 39 11.6E | <u>837</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 02.9N 016 39 10.4E | <u>846</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 05 00.5N 016 39 10.8E | <u>849</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 58.0N 016 39 11.4E | <u>856</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 56.4N 016 39 10.0E | <u>829</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 55.4N 016 39 08.3E | <u>807</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 55.9N 016 39 02.4E | <u>831</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 55.9N 016 39 01.0E | <u>840</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 54.6N 016 38 57.4E | <u>849</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 51.2N 016 38 54.9E | <u>849</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 49.0N 016 38 55.8E | <u>850</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 48.2N 016 38 57.0E | <u>851</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.4N 016 38 57.3E | <u>851</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.9N 016 38 57.9E | <u>856</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.5N 016 38 58.7E | <u>868</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 46.3N 016 38 59.8E | <u>867</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Kalter Berg | Baum / Tree | 48 04 47.7N 016 39 03.1E | <u>858</u> | 52 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.5N 016 37 18.8E | <u>770</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.4N 016 37 18.9E | <u>770</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.1N 016 37 19.7E | <u>768</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.2N 016 37 20.0E | <u>769</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.5N 016 37 20.5E | <u>777</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.8N 016 37 20.7E | <u>776</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.1N 016 37 21.1E | <u>783</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.9N 016 37 21.4E | <u>766</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.8N 016 37 21.7E | <u>761</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.1N 016 37 22.4E | <u>768</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.2N 016 37 22.8E | <u>767</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.3N 016 37 23.4E | <u>767</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.2N 016 37 24.2E | <u>763</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.2N 016 37 24.6E | <u>766</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.2N 016 37 25.6E | <u>763</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.2N 016 37 26.1E | <u>764</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.7N 016 37 26.4E | <u>760</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.5N 016 37 26.9E | <u>764</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.5N 016 37 27.3E | <u>771</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.5N 016 37 27.9E | <u>783</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.2N 016 37 28.5E | <u>783</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 09.8N 016 37 29.1E | <u>780</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.0N 016 37 29.4E | <u>781</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.5N 016 37 29.5E | <u>791</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.5N 016 37 31.2E | <u>796</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 09.7N 016 37 33.7E | <u>800</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 08.4N 016 37 35.2E | <u>802</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 07.1N 016 37 36.0E | <u>795</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 06.1N 016 37 41.3E | <u>802</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 05.2N 016 37 44.5E | <u>805</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 00.4N 016 37 40.6E | <u>786</u> | 52 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|-----------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|---|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 04 59.9N 016 37 41.6E | <u>786</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 05.1N 016 37 45.1E | <u>802</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 05.1N 016 37 46.8E | <u>802</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 05.9N 016 37 48.0E | <u>805</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 06.2N 016 37 48.8E | <u>804</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 06.2N 016 37 50.5E | <u>803</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 07.6N 016 37 51.2E | <u>805</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 08.9N 016 37 52.2E | <u>803</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 09.0N 016 37 51.4E | <u>805</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 09.1N 016 37 50.5E | <u>806</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.1N 016 37 49.9E | <u>805</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.1N 016 37 48.8E | <u>802</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 13.7N 016 37 50.1E | <u>799</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 14.5N 016 37 51.1E | <u>801</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 15.3N 016 37 51.6E | <u>801</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 19.1N 016 37 52.7E | <u>785</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 19.1N 016 37 52.3E | <u>787</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 16.0N 016 37 51.2E | <u>801</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 16.7N 016 37 50.1E | <u>804</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 17.7N 016 37 49.2E | <u>803</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 17.5N 016 37 48.8E | <u>803</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 18.6N 016 37 47.7E | <u>802</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 20.2N 016 37 46.0E | <u>798</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 21.8N 016 37 43.2E | <u>797</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 23.3N 016 37 40.7E | <u>794</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 24.4N 016 37 38.2E | <u>793</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 25.8N 016 37 35.5E | <u>791</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 26.9N 016 37 31.9E | <u>790</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 28.9N 016 37 23.7E | <u>781</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 29.5N 016 37 20.4E | <u>779</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 32.4N 016 37 21.4E | <u>761</u> | 52 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|---------------------------------------|--------------------------|--|-------------|--|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 32.6N 016 37 20.8E | <u>760</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 29.7N 016 37 19.9E | <u>777</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 29.5N 016 37 19.5E | <u>779</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 29.5N 016 37 18.6E | <u>774</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 28.7N 016 37 17.4E | <u>753</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 28.1N 016 37 17.2E | <u>762</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 28.3N 016 37 17.7E | <u>768</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 28.7N 016 37 19.5E | <u>780</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 27.8N 016 37 19.1E | <u>779</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 26.7N 016 37 19.0E | <u>781</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 26.0N 016 37 19.0E | <u>780</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 25.4N 016 37 18.3E | <u>771</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 24.2N 016 37 18.8E | <u>787</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 24.0N 016 37 18.5E | <u>778</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 22.6N 016 37 17.9E | <u>764</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 22.4N 016 37 18.2E | <u>764</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 21.3N 016 37 18.3E | <u>773</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 21.4N 016 37 17.1E | <u>745</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 20.2N 016 37 16.4E | <u>760</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 17.1N 016 37 16.9E | <u>757</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 15.8N 016 37 18.2E | <u>764</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 15.2N 016 37 17.7E | <u>750</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 14.8N 016 37 17.4E | <u>749</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 14.4N 016 37 17.4E | <u>746</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 14.4N 016 37 18.4E | <u>764</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 13.8N 016 37 18.6E | <u>761</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 13.5N 016 37 18.0E | <u>751</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 12.3N 016 37 19.0E | <u>770</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 11.5N 016 37 17.5E | <u>746</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Baum / Tree | 48 05 10.5N 016 37 19.0E | <u>770</u> | 52 | nein / no | nein / no |
| Königsberg | Antennenmast / Antenna | 48 05 17.2N 016 37 25.6E | <u>894</u> | 43 | nein / no | nein / no |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG | ART DES HINDERNISSES | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|--|----------------------------------|--|--|--|--|--|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| Kraftwerk Simmering, 11., 1.Haidequerstraße 3 | Schornstein / Chimney | 48 10 51.7N 016 26 05.6E | <u>1180</u> | 657 | ja / yes | ja / yes |
| Kraftwerk Simmering, 11., 1.Haidequerstraße 3 | Schornstein / Chimney | 48 11 00.0N 016 25 58.2E | <u>918</u> | 394 | nein / no | nein / no |
| Kraftwerk Simmering, 11., 1.Haidequerstraße 3 | Schornstein / Chimney | 48 10 54.9N 016 25 54.9E | <u>1179</u> | 657 | ja / yes | ja / yes |
| Nähe Golfplatz | Baum / Tree | 48 07 45.7N 016 30 03.0E | <u>674</u> | 72 | nein / no | nein / no |
| Nähe Golfplatz | Baum / Tree | 48 07 42.5N 016 30 07.7E | <u>650</u> | 46 | nein / no | nein / no |
| ÖBB Zentrale, 10., Gertrude- Fröhlich-Sandner-Straße 10 | Gebäude / Building | 48 11 02.5N 016 22 35.6E | <u>951</u> | 295 | nein / no | ja / yes |
| OMV | Schornstein / Chimney | 48 08 33.6N 016 29 40.6E | <u>858</u> | 327 | nein / no | nein / no |
| OMV | Raffinerie / Refinery | 48 08 25.5N 016 29 48.0E | <u>669</u> | 130 | nein / no | nein / no |
| OMV | Raffinerie / Refinery | 48 08 27.5N 016 29 41.0E | <u>733</u> | 199 | nein / no | nein / no |
| OMV | Raffinerie / Refinery | 48 08 27.5N 016 29 41.4E | <u>733</u> | 199 | nein / no | nein / no |
| OMV | Raffinerie / Refinery | 48 08 27.2N 016 29 43.7E | <u>668</u> | 134 | nein / no | nein / no |
| OMV | Raffinerie / Refinery | 48 08 27.2N 016 29 44.1E | <u>669</u> | 134 | nein / no | nein / no |
| OMV | Raffinerie / Refinery | 48 08 25.8N 016 29 43.0E | <u>726</u> | 188 | nein / no | nein / no |
| Östlich von Flughafenzaun | Baum / Tree | 48 06 03.7N 016 35 28.9E | <u>677</u> | 65 | nein / no | nein / no |
| PORR Haus, 10., Absberggasse/Laaer-Berg- Straße | Gebäude / Building | 48 10 04.5N 016 23 13.7E | <u>1021</u> | 271 | nein / no | nein / no |
| Sendemast, 10., Heimkehrergasse | Antennenmast / Antenna | 48 09 15.5N 016 24 30.2E | <u>915</u> | 135 | ja / yes | ja / yes |
| Stromleitung westlich von Flughafen | Stromleitung / Transmission line | 48 08 12.4N 016 30 13.1E 48 08 16.0N 016 29 57.4E 48 07 59.2N 016 29 27.4E | <u>706</u> <u>691</u> <u>738</u> | 139 134 | nein / no nein / no | nein / no nein / no |
| Twin Tower A, 10., Wienerbergstraße 11 | Gebäude / Building | 48 10 05.7N 016 20 43.8E | <u>1156</u> | 430 | nein / no | ja / yes |
| Twin Tower B, 10., Wienerbergstraße 11 | Gebäude / Building | 48 10 04.5N 016 20 41.8E | <u>1192</u> | 462 | nein / no | ja / yes |
| Windpark Bruck an der Leitha - Anlage 2 | Windkraftanlage / Windmill | 48 02 16.3N 016 43 30.6E | <u>962</u> | 328 | ja / yes | ja / yes |
| Windpark Großhofen | Windpark / Windmill farm | 48 15 11.2N 016 36 08.5E 48 14 55.4N 016 36 29.4E 48 14 48.2N 016 36 46.3E 48 14 41.6N 016 36 35.5E 48 14 40.5N 016 36 59.7E 48 14 59.6N 016 36 07.1E | <u>999</u> <u>1096</u> <u>1095</u> <u>1095</u> <u>1094</u> <u>998</u> | 490 589 589 589 589 490 | ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes | ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

| OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION | ART DES HINDERNISSES OBST TYPE | OBST PSN | MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT) | HGT (FT) | TAGESKENN- ZEICHNUNG MARKING | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG TYPE AND COLOUR OF LGT |
|--|-----------------------------------|--------------------------|--|-------------|------------------------------------|---|
| a | b | c | d | | e | |
| Windschutzgürtel - Baum Ost | Baum / Tree | 48 07 48.1N 016 30 19.5E | <u>641</u> | 37 | nein / no | nein / no |
| Windschutzgürtel - W2 | Baum / Tree | 48 07 58.9N 016 29 28.0E | <u>641</u> | 39 | nein / no | nein / no |
| | | 48 07 56.3N 016 29 36.6E | <u>638</u> | | | |
| Windschutzgürtel - W3 | Baum / Tree | 48 07 54.8N 016 29 26.0E | <u>676</u> | 76 | nein / no | nein / no |
| | | 48 07 52.0N 016 29 35.5E | <u>681</u> | | | |
| Zaun - Flughafen Wien | Zaun / Fence | 48 07 31.3N 016 31 45.1E | <u>587</u> | 8 | nein / no | nein / no |
| | | 48 07 31.1N 016 31 39.1E | <u>594</u> | 8 | nein / no | nein / no |
| | | 48 07 34.4N 016 31 28.8E | <u>601</u> | | | |
| 10., Horrplatz 1 | Antennenmast / Antenna | 48 09 45.0N 016 23 18.5E | <u>1071</u> | 269 | ja / yes | ja / yes |

___ Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

LOWW AD 2.11 VERFÜGBARE WETTER- INFORMATIONEN

LOWW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATI- ON PROVIDED

| | | |
|---|--|--|
| 1 | ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST | MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT |
| | ASSOCIATED MET OFFICE | |
| 2 | DIENSTSTUNDEN WETTERDIENST AUßERHALB DER DIENSTSTUNDEN | H24 |
| | HOURS OF SERVICE MET OFFICE OUTSIDE HOURS | |
| 3 | ZUSTÄNDIGE STELLE FÜR DIE TAF ERSTELLUNG/ GÜLTIGKEITSDAUER | LOWW/30 |
| | OFFICE RESPONSIBLE FOR TAF PREPARATION/ PERIODS OF VALIDITY | |
| 4 | ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL | TREND (TR) |
| | TREND FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE | |
| 5 | VERFÜGBARE BERATUNG/KONSULTATION | Persönliche Beratung (P), Telefon (T), Self-briefing (D) |
| | BRIEFING/CONSULTATION PROVIDED | Personal briefing and consultation (P), telephone (T), self-briefing (D) |
| 6 | FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N) | EN, GE |
| | FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED | |

| | | |
|----|--|--|
| 7 | VERFÜGBARE KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION | Boden- und Höhenwetterkarten, Karten für signifikantes Wetter, weitere Karten für die „Allgemeine Luftfahrt“ |
| | CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING AND CONSULTATION | Surface- and Upper level weather charts, significant weather charts, other charts for General Aviation |
| 8 | ZUSÄTZLICHE AUSRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN | Weterradar- und Satelliteninformationen WXR/APT, Radiosonde, Blitzortungssystem |
| | SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION | Weather radar and satellite information WXR/APT, radiosonde, lightning detection system |
| 9 | BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN | Anflugkontrollstelle, Flugplatzkontrollstelle, Bezirkskontrollstelle |
| | ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION | APP, TWR, ACC |
| 10 | ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES, ETC.) | NIL |
| | ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.) | |

LOWW AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWW AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

| KENNZAHLEN PISTE NUMMER | PISTENRICHTUNG | MAßE DER PISTE (M) | TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE | SCHWELLEN-KOORDINATEN PISTENEND-KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE | SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M) | NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE |
|-------------------------|----------------|-----------------------|---|---|--|--|
| DESIGNATIONS RWY NR | TRUE BRG GEO | DIMENSIONS OF RWY (M) | STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY | THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M) | THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M) | SLOPE OF RWY-SWY |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 11 | 115.92 | 3500 x 45 | RWY: PCN 75/F/B/W/T Bitumen Gemischtbauweise / Composite construction SWY: NIL | 48 07 22.13N 016 32 00.09E GUND: 44 | <u>175</u> | Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart |
| 29 | 295.95 | 3500 x 45 | RWY: PCN 75/F/B/W/T Bitumen Gemischtbauweise / Composite construction SWY: NIL | 48 06 32.57N 016 34 32.27E GUND: 44 | <u>183</u> | Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart |
| 16 | 164.18 | 3600 x 45 | RWY: PCN 75/F/A/W/T Bitumen SWY: NIL | 48 07 11.22N 016 34 41.40E GUND: 44 | <u>182</u> | Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart |

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

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

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

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

| KENNZAHLEN PISTE NUMMER | ANMERKUNGEN |
|-------------------------------|---|
| DESIGNATIONS RWY NR | REMARKS |
| 1 | 14 |
| 11/29 | Piste 11/29 20 M beiderseits der Mittellinie gerillt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite Schultern (Bitumen). RWY 11/29 grooved 20 M on each side of RCL. Along RWY edges shoulders, WID 7.5 M (bitumen). |

| KENNZAHLEN PISTE NUMMER | ANMERKUNGEN |
|-------------------------------|---|
| DESIGNATIONS RWY NR | REMARKS |
| 1 | 14 |
| 16/34 | Piste 16/34 20 M beiderseits der Mittellinie gerillt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite Schultern (Bitumen). RWY 16/34 grooved 20 M on each side of RCL. Along RWY edges shoulders, WID 7.5 M (bitumen). |

LOWW AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES

| PISTEN-BEZEICHNUNG RWY DESIGNATOR | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | ANMERKUNGEN REMARKS |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 3500 | 3560 | 3500 | 3500 | NIL |
| TWY A11 | 3390 | 3450 | 3390 | NIL | |
| TWY A10 | 3001 | 3061 | 3001 | NIL | |
| TWY A9 | 2458 | 2518 | 2458 | NIL | |
| TWY A7 | 1930 | 1990 | 1930 | NIL | |
| 29 | 3500 | 3560 | 3500 | 3500 | NIL |
| TWY A2 | 3404 | 3464 | 3404 | NIL | |
| TWY A3 | 3158 | 3218 | 3158 | NIL | |
| TWY A4 | 2639 | 2699 | 2639 | NIL | |
| TWY A6 | 2116 | 2176 | 2116 | NIL | |
| TWY A8 | 1340 | 1400 | 1340 | NIL | |
| 16 | 3600 | 3660 | 3600 | 3600 | NIL |
| TWY B2 | 3470 | 3530 | 3470 | NIL | |
| TWY B4 | 2482 | 2542 | 2482 | NIL | |
| TWY B5 | 2219 | 2279 | 2219 | NIL | |
| TWY B7 | 1806 | 1866 | 1806 | NIL | |
| TWY B9 | 1373 | 1433 | 1373 | NIL | |
| 34 | 3600 | 3660 | 3600 | 3600 | NIL |
| TWY B11 | 3448 | 3508 | 3448 | NIL | |
| TWY B10 | 2336 | 2396 | 2336 | NIL | |
| TWY B8 | 1949 | 2009 | 1949 | NIL | |
| TWY B6 | 1492 | 1552 | 1492 | NIL | |
| TWY B3 | 1014 | 1074 | 1014 | NIL | |

LOWW AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

| PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR | ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY | BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN THR LGT COLOUR WING BARS | ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM | ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT |
|--------------------------------------|---|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 11 | PALS (ICAO-Standard, CAT I), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar PALS (ICAO-standard, CAT I), with FLG LGT; adjustable in 5 stages | grün G | PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.1° MEHT: 54.1 FT PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.1° MEHT: 54.1 FT | NIL |
| 29 | PALS (ICAO-Standard, CAT II/III), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar PALS (ICAO-standard, CAT II/III), with FLG LGT; adjustable in 5 stages | grün G | PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 52.9 FT PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.0° MEHT: 52.9 FT | weiß (Unterflurfeuer) W (SFC LGT) |
| 16 | PALS (ICAO-Standard, CAT II/III), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar PALS (ICAO-standard, CAT II/III), with FLG LGT; adjustable in 5 stages | grün G | PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 50.0 FT PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.0° MEHT: 50.0 FT | weiß (Unterflurfeuer) W (SFC LGT) |

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

| PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR | LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMIT- TELLINIENBEFEUERUNG RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY | LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY | FARBE DER PISTENENDBE- FEUERUNG UND AUßENBAL- KEN RWY END LGT COLOUR WING BARS | LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUE- RUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR |
|--------------------------------------|--|--|---|---|
| 1 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 11 | weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LIH | 3500 M, 60 M, weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs- Spitzenfeuer) 3500 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omni- directional top LGT, LIL) | rot, Hochleistungsfeuer R, LIH | NIL |
| 29 | weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LIH | 3500 M, 60 M, weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs- Spitzenfeuer) 3500 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omni- directional top LGT, LIL) | rot, Hochleistungsfeuer R, LIH | NIL |
| 16 | weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LIH | 3600 M, 60 M, weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs- Spitzenfeuer) 3600 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omni- directional top LGT, LIL) | rot, Hochleistungsfeuer R, LIH | NIL |

| PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR | LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMIT- TELLINIENBEFEUERUNG RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY | LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEUERUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY | FARBE DER PISTENENDBE- FEUERUNG UND AUßENBAL- KEN RWY END LGT COLOUR WING BARS | LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUE- RUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR |
|----------------------------------|--|--|---|---|
| 1 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 34 | weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste. Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer W to 900 M BFR RWY end; W/R FM 900 M to 300 M BFR RWY end; R on the last 300 M of RWY; DIST BTN LGT 15 M, LIH | 3600 M, 60 M, weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs- Spitzenfeuer) 3600 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omni- directional top LGT, LIL) | rot, Hochleistungsfeuer R, LIH | NIL |

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

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

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

| | | |
|---|--|-----|
| 1 | ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION | NIL |
|---|--|-----|

| | | |
|---|--|--|
| 2 | LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG | LDI: NIL Anemometer: - Piste 11: 270 M südlich der Pistenmittellinie, 400 M südöstlich der Schwelle Piste 11, nicht befeuert. - Piste 29: 160 M südlich der Pistenmittellinie, 330 M südwestlich der Schwelle Piste 29, nicht befeuert. - Piste 16: 210 M östlich der Pistenmittellinie, 370 M nordöstlich der Schwelle Piste 16, nicht befeuert. - Piste 34: 170 M östlich der Pistenmittellinie, 390 M südöstlich der Schwelle Piste 34, nicht befeuert. |
| | LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT | LDI: NIL Anemometer: - RWY 11: 270 M S of RCL, 400 M SE of THR RWY 11, not LGTD. - RWY 29: 160 M S of RCL, 330 M SW of THR RWY 29, not LGTD. - RWY 16: 210 M E of RCL, 370 M NE of THR RWY 16, not LGTD. - RWY 34: 170 M E of RCL, 390 M SE of THR RWY 34, not LGTD. |
| 3 | ROLLBAHNRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG | Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer, zwischen Rollhalt und Piste Rollbahnmittellinie: grün, Hochleistungsfeuer, alle Rollbahnen, EXIT 1 - EXIT 15, EXIT 21 - EXIT 24, EXIT 31 - EXIT 36; grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer, A1 - A12, B1 - B12 Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer, zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln Zwischenhalteposition: gelb, Hochleistungsfeuer, gerichtete Unterflurfeuer, nicht regelbar |
| | TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING | TWY edge: B, LIL, BTN HLDG points and runway TWY CL: G, LIH, all TWY, EXIT 1 - EXIT 15, EXIT 21 - EXIT 24, EXIT 31 - EXIT 36; G to HLDG point, G/Y FM HLDG point to RCL, LIH, A1 - A12, B1 - B12 HLDG point: R, LIH, additionally lighted boards Intermediate HLDG PSN: Y LIH, directional SFC LGT, not adjustable |
| 4 | NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN | Notstromversorgung gemäß ICAO Annex 14. Maximale Umschaltzeit unter 15 Sekunden. Der Ausfall einer Notstromversorgungsanlage für die optischen Anflughilfen bewirkt die Rückstufung der ILS Anlage auf CAT I. |
| | SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME | SRY power supply according ICAO Annex 14. MAX switch-over time 15 SEC. Any failure of the SRY power supply EQPT is effecting a downgrading to CAT I ILS OPS. |
| 5 | ANMERKUNGEN | NIL |
| | REMARKS | |

LOWW AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

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

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

LOWW AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWW AD 2.17 ATS AIRSPACE

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

LOWW AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

| DIENST-BEZEICHNUNG | RUFZEICHEN | KANAL | SATVOICE | ANMELDE-ADRESSE | DIENSTSTUNDEN | ANMERKUNGEN |
|---------------------|--------------|---|----------|-----------------|--------------------|---|
| SERVICE DESIGNATION | CALL SIGN | CHANNEL | | LOGON ADDRESS | HOURS OF OPERATION | REMARKS |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| APP | WIEN RADAR | 118.775 125.175 129.050 134.675 136.250 | NIL | NIL | H24 | FL245 und darunter VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; FL245 and BLW VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL; |
| APP | WIEN ARRIVAL | 119.800 134.125 | NIL | NIL | H24 | VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL; |
| TWR | WIEN TOWER | 119.400 123.800 124.475 121.200 | NIL | NIL | H24 | Hauptfrequenz/PRI FREQ Hauptfrequenz/PRI FREQ Nebenfrequenz/SRY FREQ Nebenfrequenz/SRY FREQ VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL; |

| DIENTS- BEZEICHNUNG | RUFZEICHEN | KANAL | SATVOICE | ANMELDE- ADRESSE | DIENTSTSTUNDEN | ANMERKUNGEN |
|---|--|--------------------|----------|---------------------|--|--|
| SERVICE DESIGNATION | CALL SIGN | CHANNEL | | LOGON ADDRESS | HOURS OF OPERATION | REMARKS |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| TWR | WIEN GROUND | 121.600 121.775 | NIL | NIL | 0430-2230 (0330-2130) | VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL; |
| DEL | WIEN DELIVERY | 122.125 | NIL | NIL | H24 | Streckenfreigabe für Abflüge RTE CLR for DEP FLT |
| FIS | WIEN INFORMATION | 118.525 | NIL | NIL | 0800-ECET oder 2000 wenn früher (0700-ECET oder 1900 wenn früher) 0800-ECET or 2000 if earlier (0700-ECET or 1900 if earlier) | TFI (Terminal Flight Information) Von der Anflugkontrolle ausgeübter Dienst für VFR-Flüge in FL245 und darunter innerhalb des Verantwortungsbereiches von APP Wien TFI (Terminal Flight Information) SVC for VFR FLT at FL245 and BLW provided by APP WI the area of responsibility of APP Wien |
| ATIS | WIEN SCHWECHAT ARRIVAL INFORMATION | 122.955 | NIL | NIL | H24 | Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6331 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6331 |
| ATIS | WIEN SCHWECHAT DEPARTURE INFORMATION | 121.730 | NIL | NIL | H24 | Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6332 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6332 |
| Enteisungskoo rdinator / De- icing coordinator | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | Verfügbarkeit mit NOTAM verlautbart. AVBL announced by NOTAM. |
| NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES | | 121.500 | NIL | NIL | H24 | VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL; |

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

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

| ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GNSS/SBAS/GBAS (VOR DEKLINATION) | KENNUNG | FREQUENZ KANAL | DIENST- STUNDEN | KOORDINATEN | HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP | SERVICE VOLUME RADIUS GBAS | ANMERKUNGEN |
|--|---------|------------------------|-----------------------|---|---|-------------------------------------|--|
| TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GNSS/ SBAS/GBAS (VOR DECLINATION) | ID | FREQUENCY CHANNEL | HOURS OF OPERATION | COORDINATES | ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP | | REMARKS |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E) | FMD | 110.400 MHZ (CH41X) | H24 | DME: 48 06 18.41N 016 37 45.35E DVOR: 48 06 18.41N 016 37 45.35E | <u>194.8 M / 639 FT</u> | NIL | Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500. |
| LOC 34 (5°E / JAN 2022) | OEN | 108.100 MHZ | H24 | 48 07 23.03N 016 34 36.40E | NIL | NIL | Facility performance CAT III/E/3 LOC course 339° MAG |
| DME 34 | OEN | CH18X | H24 | 48 05 28.95N 016 35 32.84E | <u>184.2 M / 604 FT</u> | NIL | NIL |
| GP 34 | | 334.700 MHZ | H24 | 48 05 28.85N 016 35 32.48E | NIL | NIL | GP 3° ILS RDH 15.2 M / 50 FT |
| LOC 11 (5°E / JAN 2022) | OEW | 110.300 MHZ | H24 | 48 06 16.26N 016 35 22.28E | NIL | NIL | Facility performance CAT III/E/3 LOC course 111° MAG |
| DME 11 | OEW | CH40X | H24 | 48 07 13.36N 016 32 09.60E | <u>180.7 M / 593 FT</u> | NIL | NIL |
| GP 11 | | 335.000 MHZ | H24 | 48 07 13.57N 016 32 09.44E | NIL | NIL | GP 3.1° ILS RDH 16.4 M / 54 FT |
| LOC 29 (5°E / JAN 2022) | OEX | 109.550 MHZ | H24 | 48 07 28.18N 016 31 41.49E | NIL | NIL | Facility performance CAT III/E/4 LOC course 291° MAG |
| DME 29 | OEX | CH32Y | H24 | 48 06 31.64N 016 34 17.38E | 191.7 M / 629 FT | NIL | NIL |
| GP 29 | | 332.450 MHZ | H24 | 48 06 31.76N 016 34 17.73E | NIL | NIL | GP 3° ILS RDH 15.8 M / 52 FT |
| LOC 16 (5°E / JAN 2022) | OEZ | 108.500 MHZ | H24 | 48 05 07.50N 016 35 33.72E | NIL | NIL | Facility performance CAT III/E/4 LOC course 159° MAG |
| DME 16 | OEZ | CH22X | H24 | 48 07 03.15N 016 34 52.99E | <u>185.9 M / 610 FT</u> | NIL | NIL |
| GP 16 | | 329.900 MHZ | H24 | 48 07 03.08N 016 34 52.62E | NIL | NIL | GP 3° ILS RDH 15.1 M / 50 FT |

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

| ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GNSS/SBAS/GBAS (VOR DEKLINATION) | KENNUNG | FREQUENZ KANAL | DIENST- STUNDEN | KOORDINATEN | HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP | SERVICE VOLUME RADIUS GBAS | ANMERKUNGEN |
|--|-----------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|---|---|-------------------------------------|---|
| TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GNSS/ SBAS/GBAS (VOR DECLINATION) | ID | FREQUENCY CHANNEL | HOURS OF OPERATION | COORDINATES | ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP | | REMARKS |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E) | SNU | 115.500 MHZ (CH102X) | H24 | DME: 47 52 29.55N 016 17 18.37E DVOR: 47 52 29.55N 016 17 18.37E | <u>271.4 M / 891 FT</u> | NIL | Bereich 60 NM/FL500 jedoch 40 NM nach N. Coverage 60 NM/FL500 but 40 NM to N. |
| DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E) | STO | 113.000 MHZ (CH77X) | H24 | DME: 48 25 01.51N 016 01 07.53E DVOR: 48 25 01.69N 016 01 06.94E | <u>228.7 M / 750 FT</u> | NIL | Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500. |
| DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E) | WGM | 112.200 MHZ (CH59X) | H24 | DME: 48 19 26.10N 016 29 26.91E DVOR: 48 19 25.88N 016 29 27.43E | <u>174.9 M / 574 FT</u> | NIL | Bereich 60 NM/FL250. Coverage 60 NM/FL250. |
| GPS | | 1575.42 MHZ | H24 | Landesweit / Statewide | NIL | NIL | Betreiber/Operated by: U.S.Space Force (USSF) |
| SBAS | EGNOS E11A (RWY 11) | 1575.42 MHZ (CH44270) | H24 | LTP/FTP: 48 07 22.13N 016 32 00.09E | 219.0 M / 718 FT | NIL | Betreiber: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S. |
| SBAS | EGNOS E16A (RWY 16) | 1575.42 MHZ (CH55000) | H24 | LTP/FTP: 48 07 11.22N 016 34 41.40E | 226.0 M / 741 FT | NIL | Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S. |
| SBAS | EGNOS E29A E29B (RWY 29) | 1575.42 MHZ (CH92392) (CH87867) | H24 | LTP/FTP: 48 06 32.57N 016 34 32.27E | 227.0 M / 745 FT | NIL | Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S. |
| SBAS | EGNOS E34A (RWY 34) | 1575.42 MHZ (CH57170) | H24 | LTP/FTP: 48 05 19.07N 016 35 28.82E | 222.7 M / 731 FT | NIL | Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S. |
| ASR | | NIL | H24 | 48 06 02.02N 016 34 40.12E | NIL | NIL | PSR 120 NM/25000 FT; S-Band 10 CM; Mode S 120 NM/46000 FT, SSR Modi/modes A, C und/and S. |
| SMR | | NIL | H24 | NIL | NIL | NIL | NIL |

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

LOWW AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

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

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

1.3. GAC Abstellfläche nur benützbar für Flugzeuge mit Flügelspannweite bis 36 M.

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

1.5. Normalerweise wird innerhalb der TMA LOWW 1-8 Radardienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindestflughöhen bei Radarführung innerhalb der TMA LOWW 1-8 siehe Karte im Teil AD 2.24.

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

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

1.8. Ergänzende Vorgaben zu AD 1.1, Punkt 6.5:

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

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

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

LOWW AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

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

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

1.3. GAC apron to be used only for aeroplanes having a wing span up to 36 M.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. A380 BETRIEB

2. A380 OPERATION

2.1. CAT I Betrieb

2.1. CAT I operation

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

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

2.2. LVP (CAT II/III) Betrieb

2.2. LVP (CAT II/III) operation

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

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

2.2.1. Anflüge RWY 16

2.2.1. Arrivals RWY 16

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

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

2.2.2. Abflüge RWY 16

2.2.2. Departures RWY 16

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

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

3. VERFAHREN BEI FUNKAUSFALL

3. RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

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

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

3.1.1. squawk 7600

3.1.1. squawk 7600

3.1.2. wenn die Betriebspiste bekannt ist:

3.1.2. if RWY in use is known:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.1. squawk 7600

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

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

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

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

3.3. Funkausfall während des Standard-Durchstartverfahrens:

3.3.1. squawk 7600

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

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

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

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

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

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

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

3.2.1. squawk 7600

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

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

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

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

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

3.3.1. squawk 7600

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

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

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

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

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

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

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

SMR & Multilateration unterstützen die Flugverkehrskontrolle bei folgenden Aufgaben:

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

4.3. Transponder Verfahren

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SMR & Multilateration support ATC at following tasks:

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

4.3. Transponder Operating Procedure

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

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

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

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

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

4.4. RAVP (Reduced Aerodrome Visibility Procedure) LOWW

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

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

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

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

4.4.3. VC 1

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

4.4.4. VC 2 (RAVC)

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

4.4.5. VC 3 (RAVC)

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

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

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

4.4. RAVP (Reduced Aerodrome Visibility Procedure) LOWW

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

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

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

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

4.4.3. VC 1

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

4.4.4. VC 2 (RAVC)

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

4.4.5. VC 3 (RAVC)

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

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

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

4.4.6. VC 4

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

Umstufung auf VC2

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

4.5. Halteverfahren an Rollhalten vor der Betriebspiste

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

4.6. Führung von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Freigabebalken

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

5. HIRO (HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATION) SYSTEM

5.1. Das HIRO System ist, sofern von der Flugverkehrskontrolle nicht anders verlautbart (z.B. über ATIS), von 0600 - 2300 (Lokalzeit) gültig. Das HIRO System garantiert eine maximale Pistennutzung, verringert Fehlanflüge und ermöglicht Abflüge auch bei Ein-Pisten-Betrieb und stetigem Anflugverkehr.

5.2. Anflüge

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

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

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

4.4.6. VC 4

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

Reclassification to VC2:

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

4.5. Holding procedure at runway holding points

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

4.6. Aircraft guidance by means of clearance bars

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

5. HIRO (HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATION) SYSTEM

5.1. The HIRO System is valid from 0600 – 2300 (local time) unless otherwise advised by ATC (e.g. via ATIS). The HIRO System ensures a maximum runway capacity, minimizes 'go arounds' and enables departures during single runway operation and continuous inbound traffic.

5.2. Arrivals

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3. Abflüge

5.3. Departures

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3.4. Folgende Startlaufstrecken sind vorzubereiten:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. PISTENVERTEILUNGSPLAN

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

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

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

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

6. PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM

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

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

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

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

6.2. Zeiträume

6.2.1. Tag 0600-2000 (0500-1900)

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

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

6.2.2. Nacht 2000-0600 (1900-0500)

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

7. „CONTINGENCY PROCEDURES“

7.1. „Contingency Procedure“ für Piste 29

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

7.2. „Contingency Procedure“ für Piste 11

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

8. ROLLGASSEN 40 BLUE, 40 CENTRE UND 40 ORANGE

8.1. Allgemeines

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

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

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

8.1.4. ATC Phraseologie:

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

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

6.2. Time periods

6.2.1. Day 0600-2000 (0500-1900)

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

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

6.2.2. Night 2000-0600 (1900-0500)

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

7. CONTINGENCY PROCEDURES

7.1. Contingency Procedure for RWY 29

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

7.2. Contingency Procedure for RWY 11

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

8. TAXILANES 40 BLUE, 40 CENTRE AND 40 ORANGE

8.1. General

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

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

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

8.1.4. ATC phraseology:

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

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

8.2. ATC- und „Push-Back“-Verfahren

8.2.1. „Push-Back“ Verfahren

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

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

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

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

8.2.2. ZUROLL-Verfahren

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

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

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

8.2.2.4. Alternative Rollanweisungen im Ermessen von der Flugverkehrskontrolle.

8.2.3. ABROLL-Verfahren

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

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

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

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

9.1. Einholung der Streckenfreigabe

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

8.2. ATC and Push-Back Procedures

8.2.1. Push-Back-Procedure

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

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

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

8.2.1.4. Alternate Push-Backs at ATC discretion.

8.2.2. IN TAXIING Procedure

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

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

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

8.2.2.4. Alternate taxi instructions at ATC discretion.

8.2.3. OUT TAXIING Procedure

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

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

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

9. START-UP AND PUSH-BACK PROCEDURES

9.1. Routing Clearance Request

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

9.2. Digitale Abflugfreigabe (Digital Departure Clearance/ DCL)

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

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

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

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

9.3. „Start-Up“- und „Push-Back“

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

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

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

10. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

10.1. CDM-Verfahren

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

Folgende Nachrichten werden verwendet:

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

Die grundlegenden Verfahren von Network Operations bleiben bestehen.

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

9.2. Digital Departure Clearance (DCL)

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

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

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

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

9.3. Start-Up and Push-Back

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

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

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

10. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

10.1. CDM Procedures

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

The following messages are used:

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

The basic Network Operations procedures continue to apply.

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

10.1.1. Flugplanüberprüfung

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

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

10.1.2. TOBT-TSAT-Verfahren

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

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

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

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

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

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

10.1.1. Flight Plan Check

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

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

10.1.2. TOBT-TSAT Procedure

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

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

10.1.2.3. The TOBT shall be announced by:

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

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

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

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

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

10.1.3. TSAT-Verbreitung

10.1.3.1. Die TSAT wird über folgende Wege mitgeteilt:

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

10.1.3.2. cdm.viennaairport.com

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

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

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

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

- beim Informationsschalter der General Aviation,
- per Email an cdm@viennaairport.com,
- auf der Internetseite cdm.viennaairport.com.

10.1.4. „Start-Up“ und „Push-Back“

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

Folgende Regeln kommen zur Anwendung:

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

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

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

10.1.3. TSAT Announcement

10.1.3.1. The TSAT will be announced

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

10.1.3.2. cdm.viennaairport.com

10.1.3.2.1. After callsign or flight number submission the following relevant data for the particular flight will be displayed on the webpage cdm.viennaairport.com:

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

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

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

- at the information desk in the General Aviation Terminal,
- via an email to cdm@viennaairport.com,
- at cdm.viennaairport.com.

10.1.4. Start-Up and Push-Back

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

The following rules apply:

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

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

11. RICHTLINIE ZUM VERLASSEN DER PISTE 16

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

LOWW AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. Entsprechend der österreichischen „Zivilluftfahrzeug- Lärmzulässigkeitsverordnung ZLV 2005“ (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

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

2. LÄRMMINDERUNGSVERFAHREN

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

2.2. „LOW DRAG - LOW POWER APPROACH“

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

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

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

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

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

11. RWY VACATION GUIDELINE RWY 16

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

LOWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

1. According to the Austrian ordinance ‘Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLV-2005’ (BGBl. II NR 425/2005) the following is applicable:

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

2. PROCEDURE TO MINIMIZE NOISE

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

2.2. LOW DRAG - LOW POWER APPROACH

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Nachtbetrieb

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

LOWW AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWW 1-8

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

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

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

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

2.1.1. Allgemeines

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

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

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

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

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

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

3. Night operations

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

LOWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWW 1-8

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

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

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

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

2.1.1. General

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

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

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

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

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

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

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

2.1.2. Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung

2.1.2. Radio Communication Failure Procedure

2.1.2.1. Nach Erhalt einer „Transition“-Freigabe:

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

2.1.2.1. After reception of a transition clearance:

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

2.1.2.2. Nach Erhalt einer Freigabe direkt zu einem Wegpunkt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.3. Die aktuell gültigen Hauptverkehrszeiträume werden mittels NOTAM veröffentlicht.

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

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

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

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

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

3. RADARMINDESTSTAFFELUNG 2.5 NM IM ENDANFLUG

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

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

4. SIMULTANBETRIEB

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

3. RADAR SEPARATION MINIMUM 2.5 NM ON FINAL APPROACH

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

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

4. SIMULTANEOUS OPERATIONS

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

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

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

4.2.1. Unter Wetterbedingungen, die es TWR ermöglichen, durch Sichtkontakt herabgesetzte Staffelungswerte anzuwenden, werden zur Kapazitätserhöhung Anflüge zur Piste 11 gleichzeitig mit An-/Abflügen zur/von Piste 16 durchgeführt.

4.2.2. Dieses Verfahren wird ausschließlich unter folgenden Wetterbedingungen angewendet:

- Hauptwolkenuntergrenze mindestens 2400 FT MSL (1800 FT AAL)

5. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWW

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

5.1. Anflüge

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

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

Achtung:

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

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

5.1.4. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einen nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen. Ist dies nicht möglich, bzw. fällt die Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist in die jeweilige Warterunde einzufliegen und auf Lichtsignale zu warten.

5.2. Abflüge

5.2.1. VFR Abflüge müssen die Streckenfreigabe mindestens 10 Minuten vor dem beabsichtigten Abflug auf WIEN DELIVERY Frequenz 122.125 MHz einholen.

5.2.2. VFR Flüge müssen um „Start-Up“-Freigabe bei WIEN GROUND ansuchen. Ausgenommen davon sind Ambulanzflüge, SAR-Flüge und Flüge zu Polizeieinsätzen.

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

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

4.2.1. During weather conditions, which enable TWR to apply visual reduction in separation minima, approaches to RWY 11 are performed in the interest of increased capacity simultaneously with regard to approaches/departures RWY 16.

4.2.2. Procedure will only be in force under MET conditions as follows:

- Minimum ceiling required 2400 FT MSL (1800 FT AAL)

5. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWW

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

5.1. Approaches

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

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

Attention:

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

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

5.1.4. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance, divert to an uncontrolled aerodrome. If unable or in case of radio communication failure after having received an entry clearance proceed to the appropriate holding pattern, awaiting light signals.

5.2. Departures

5.2.1. VFR departures shall request routing clearance at least 10 minutes prior intended departure from 'WIEN DELIVERY' on FREQ 122.125 MHz.

5.2.2. VFR departures shall request startup clearance from WIEN GROUND. Exempted are ambulance flights, SAR flights and police missions.

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

5.2.4. Sofern die Strecke FREUDENAU - DONAUTURM - KLOSTERNEUBURG freigegeben wird, sind Abflüge entlang des Nebenstromes der Donau durchzuführen.

5.3. Transitflüge

5.3.1. Transitflüge werden nur in Ausnahmefällen entsprechend der Verkehrslage freigegeben.

5.4. NORDO Flüge

5.4.1. NORDO-Anflüge dürfen nur in Ausnahmefällen nach vorheriger Genehmigung durchgeführt werden. Vor dem Abflug ist telefonisch eine entsprechende Freigabe einzuholen.

5.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

5.5. Sonstiges

5.5.1. Von Wien Tower wird Radardienst für VFR-Flüge ausgeübt.

5.5.2. Aus Verkehrsgründen sollten Transitflüge außerhalb der CTR LOWW geplant werden. Unbeschadet der nachfolgenden Bestimmungen ist ein beabsichtigter An- oder Durchflug mindestens 5 Minuten vor dem geplanten Einflug in die CTR LOWW bei WIEN INFORMATION (während der Betriebszeiten von Terminal Flight Information - siehe LOWW AD 2.18 - auf der Frequenz 118.525 MHz) bekannt zu geben.

5.5.3. VFR-Flüge, die innerhalb der CTR LOWW starten, zwecks Landung in die CTR LOWW einfliegen oder die CTR LOWW durchfliegen, haben während der Spitzenverkehrszeiten bedingt durch dichten IFR-Verkehr mit erheblichen Verspätungen zu rechnen. VFR Flüge, die zwecks Landung in die CTR LOWW einfliegen, sind zwischen 2030 und 2130 (Lokalzeit) ausschließlich nach vorheriger telefonischer Zustimmung von TWR Wien gestattet. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge, SAR-Flüge und Flüge zu Polizeieinsätzen.

6. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IM „BEREICH WIEN“ (TMA LOWW 1-8)

6.1. VFR-Flüge in Lufträumen der Klasse C und D

6.1.1. Aus Verkehrsgründen sollten Transitflüge außerhalb von Lufträumen der Klasse C und D der TMA LOWW 1-8 geplant werden. Einflugfreigaben für Sichtflüge sind mindestens 5 MIN vor dem geplanten Einflug bei WIEN INFORMATION (Terminal Flight Information - TFI; Frequenz 118.525 MHZ) einzuholen. TFI übermittelt (während der Betriebszeiten, siehe LOWW AD 2.18) lediglich Einflugfreigaben in Lufträume der Klasse C und D, welche von WIEN RADAR erteilt wurden.

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

5.2.4. Departures via FREUDENAU - DONAUTURM - KLOSTERNEUBURG shall follow the side arm of the river danube.

5.3. Transit Flights

5.3.1. Transit flights will be cleared only in exceptional cases if traffic situation permits.

5.4. NORDO Flights

5.4.1. NORDO-flights are possible in exceptional cases, but prior permission required. An appropriate clearance has to be obtained via telephone prior departure.

5.4.2. NORDO-transit flights are not permitted.

5.5. Miscellaneous

5.5.1. Wien TWR is providing radar service for VFR flights.

5.5.2. Due to traffic reasons transit flights should be planned outside CTR LOWW. Notwithstanding the following provisions, an intended approach or transit flight shall be announced to WIEN INFORMATION (during operational hours of Terminal Flight Information - see LOWW AD 2.18 - on frequency 118.525 MHz) at least 5 minutes prior to the planned entry of CTR LOWW.

5.5.3. VFR flights departing, arriving or crossing CTR LOWW have to expect considerable delays during peak hours due to dense IFR traffic. VFR flights entering CTR LOWW for landing between 2030 and 2130 (local time) are only allowed prior TWR Wien permission by phone. Exempted are ambulance flights, SAR flights and police missions.

6. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS IN THE 'AREA WIEN' (TMA LOWW 1-8)

6.1. VFR flights within airspaces of Class C and D

6.1.1. Due to traffic reasons transit flights should be planned outside airspaces of Class C and D of TMA LOWW 1-8. Clearances for VFR flights to enter those airspaces shall be obtained at least 5 minutes prior planned entry from WIEN INFORMATION (Terminal Flight Information - TFI) on FREQ 118.525 MHZ. TFI (during operational hours, see LOWW AD 2.18) is only delivering clearances to enter airspaces of Class C and D issued by WIEN RADAR.

6.2. VFR Flüge außerhalb von Lufträumen der Klasse C und D

6.2.1. VFR-Flügen außerhalb freigabepflichtiger Lufträume wird empfohlen mit WIEN INFORMATION (TFI; Frequenz 118.525 MHZ) Kontakt aufzunehmen um FIS zu erhalten.

6.3. Militärisch reservierte Bereiche Tulln (LOXT)

6.3.1. Die für die militärisch reservierten Bereiche Tulln (MTMA LOXT 1-3, MCTR LOXT) verlautbarten Verfahren und Einflugbedingungen sind einzuhalten.
Siehe LOXT AD 2.

6.4. Temporäre zivile Luftraumreservierungen (TRA) im „Bereich Wien“

- TRA Spitzerberg C/CH, TRA Spitzerberg N/NH und TRA Spitzerberg S/SH - siehe ENR 5.5, Punkt 1.
- TRA Stockerau - siehe ENR 5.5, Punkt 1.
- TRA Wienerwald-Ost - siehe ENR 5.5, Punkt 1.
- TRA Wienerwald-West - siehe ENR 5.5, Punkt 1.

7. VERFAHREN FÜR VFR-FLÜGE IN DER TMZ LOWW

7.1. Details siehe ENR 2.2 Punkt 2. ZONEN MIT TRANSPONDERPFLICHT (TMZ).

8. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

8.1. Einleitung

8.1.1. Die Flugverkehrskontrolle trifft Sicherheitsvorkehrungen und wendet Verfahren für den Flugbetrieb bei geringer Sicht an, die ab bestimmten Wetterbedingungen in Kraft treten. Diese Verfahren dienen zum Schutz von Luftfahrzeugen, die bei geringer Sicht an- u. abfliegen und um Störungen der ILS-Signale zu vermeiden (siehe AD 1.1 Punkt 4).

8.1.2. Die Flugverkehrskontroll-Verfahren bei geringer Sicht (LVP) treten entsprechend den nachfolgend beschriebenen Wetterverhältnissen in Kraft. Ein Vermeiden von Störungen der ILS-Signale erfolgt normalerweise durch das Anwenden entsprechender Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

6.2. VFR flights outside airspaces of Class C and D

6.2.1. It is recommended that VFR flights operating outside airspaces of class C and D contact WIEN INFORMATION (TFI) on FREQ 118.525 MHZ in order to obtain FIS.

6.3. Military reserved areas Tulln (LOXT)

6.3.1. Flights intending to operate within the military reserved areas Tulln (MTMA LOXT 1-3, MCTR LOXT) have to adhere to the published procedures for these areas.
See LOXT AD 2.

6.4. Temporary reserved airspaces (TRA) in the 'Area Wien'

- TRA Spitzerberg C/CH, TRA Spitzerberg N/NH and TRA Spitzerberg S/SH - see ENR 5.5, item 1.
- TRA Stockerau - see ENR 5.5, item 1.
- TRA Wienerwald-Ost - see ENR 5.5, item 1.
- TRA Wienerwald-West - see ENR 5.5, item 1.

7. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMZ LOWW

7.1. Details see ENR 2.2 item 2. TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZ).

8. LOW VISIBILITY PROCEDURES

8.1. Introduction

8.1.1. ATC applies special safeguards and procedures for Low Visibility Operations that will become effective in relation to specified weather conditions. These procedures are intended to provide protection for aircraft operating in low visibility and to avoid disturbances to the ILS signals (see AD 1.1 item 4).

8.1.2. ATC-Low Visibility Procedures (LVP) will become effective in relation to weather conditions as specified below. Avoidance of disturbances to the ILS signals are normally achieved by providing appropriate spacing between aircraft on final approach.

| | |
|--|---|
| INKRAFTTRETEN | Über Funk oder ATIS: „ LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION “ |
| ACTIVATION | Via RTF or ATIS: ' LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION ' |
| ANWENDUNG | RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 600 M |
| APPLICATION | RVR for Touchdownzone (TDZ) less than 600 M |
| SCHUTZ DER „OFZ“ und der „LOC-SENSITIVE AREA“ | Wird durch ATC sichergestellt (AD 1.1 Punkt 4.4.2.b und 4.6.2.c) |
| PROTECTION OF OFZ and LOC-SENSITIVE AREA | Is ensured by ATC (AD 1.1 item 4.4.2.b and 4.6.2.c) |
| ANFLUGFREIGABE | ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird. |
| CLEARANCE FOR APPROACH | ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown. |
| WETTERINFORMATIONEN | Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt. |

| | |
|-----------------------------------|---|
| METEOROLOGICAL INFORMATION | Together with the approach clearance the actual RVR values will be transmitted; together with the landing clearance the actual RVR values will be transmitted additionally. |
| LANDEFREIGABE | Wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegendes Luftfahrzeug 2 NM von der Pistenschwelle entfernt ist; in Ausnahmefällen kann die Erteilung bis zu einer Entfernung von 1 NM verzögert werden; Piloten werden entsprechend informiert. |
| CLEARANCE TO LAND | Transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold, in exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly. |
| MELDUNGEN VON PILOTEN | „RUNWAY VACATED“ durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkierten Rollbahnmittelfeuer verlassen hat („Sensitive Area vacated“). Nach Landungen auf dem Flughafen Wien-Schwechat nur auf Anweisung von ATC |
| REPORTS BY PILOTS | 'RUNWAY VACATED' by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated). After landing on airport Wien-Schwechat only if so instructed by ATC |
| AUSSERKRAFTTRETEN | Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS Aufsprache. |
| DEACTIVATION | Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission. |

8.2. Start bei geringer Sicht

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

8.3. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

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

| AUSFALL oder FEHLEN von/des | RÜCKSTUFUNG |
|---|-------------|
| MESSANLAGE FÜR DIE PISTENSICHT oder Ausfall der Anzeigen / Messstrecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil | CAT I |
| NOTSTROMANLAGE für das Flugplatzbefeuerungssystem | CAT I |
| LOC außerhalb der CAT II / III Toleranz | CAT I |
| LOC "Sensitive Area" NICHT FREI | CAT I |
| ILS-KONTROLLMONITORE bei ATC | CAT I |
| WINDINFORMATION nicht verfügbar | CAT I |
| FERNFELDMONITORS | CAT II |
| LOC-RESERVESENDERS | CAT II |
| Teilen des ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS | No effect |
| ROLLHALTBEFEUERUNG | No effect |

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

8.2. Low Visibility Take-Off

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

8.3. Information regarding Malfunction and Downgrading of the Approach Procedure

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

| FAILURE or LACK of | DOWNGRADING |
|--|-------------|
| RVR ASSESSMENT SYSTEM or failure of display / transmissiometer of both TOUCHDOWN and MIDPOINT | CAT I |
| SECONDARY POWER SUPPLY for the Aerodrome Lighting System | CAT I |
| LOC out of CAT II / III tolerance | CAT I |
| LOC Sensitive Area NOT VACATED | CAT I |
| ATC-ILS MONITORING DEVICE | CAT I |
| WIND INFORMATION not available | CAT I |
| FARFIELD MONITOR | CAT II |
| LOC- STANDBY TRANSMITTER | CAT II |
| Elements of the APPROACH LIGHTING SYSTEM | No effect |
| STOPBAR LIGHTS | No effect |

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

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

9. STAFFELUNG ZWISCHEN AN- UND ABFLÜGEN

9.1. In Übereinstimmung mit ICAO DOC 4444 Kapitel 5.7.1.2b.2 wird zwischen IFR-Abflügen von Piste 29 mit Linkskurven und IFR-Anflügen zur Piste 16 keine Radarstaffelung gewährleistet.

10. SIDS WITH RADIUS TO FIX (RF) TURNS

10.1. For some SIDs, differences in the way the coding for these SIDs is processed by the various FMS systems may result in considerable track dispersion during turns. This track dispersion can be reduced by the application of radius to fix (RF) turns, which results in concentration of the aircraft flight path. Thus in order to enhance noise abatement, for some SIDs an alternative coding comprising a RF turn is introduced and represents the preferred option.

10.2. To distinguish between the standard coding and the coding comprising the RF turn the letter 'R' has been added after the SID identification. Consequently two ARINC contractions are listed for relevant SIDs. As an example, the ARINC contractions for the MEDIX 1A SID are given below:

10.2.1. [MEDIX1A] is the standard designator where only fly-over and fly-by turns are applied;

10.2.2. [MEDIX1AR] is the designator with the addition 'R' where the RF turn coding is applied.

10.3. In the ATC clearance, only the standard (unchanged) designator will be used without changes in the ATC clearance phraseology. This clearance allows for selection of either coding version as the resulting flight paths are considered identical by ATC.

10.4. For the use of the RF coding version the following requirements are applicable:

The aircraft must be certified for RNP 1.

The aircraft FMS must be capable of processing the RF path terminator.

LOWW AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Täglich: Ende der Bürgerlichen Abenddämmerung - Beginn der Bürgerlichen Morgendämmerung - Anstrahlung des Hindernisses „DONAUTURM“ in WIEN, 22. Bezirk - N481425 E0162436 - ELEV: 164 M / 538 FT - Höhe über Grund: 252 M / 827 FT mittels Flutlicht.
REF ENR 5.4.

2. Während des CAT II/III Anfluges auf Piste 29 besteht die Möglichkeit, dass Fahrzeuge (z.B. Schneeräumung, Dienstfahrzeuge des Flughafens...) mit einer Höhe von bis zu 4 M über Grund die Piste 16/34 queren.

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

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

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

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

9. SEPARATION BETWEEN ARRIVALS AND DEPARTURES

9.1. In accordance with ICAO DOC 4444 Chapter 5.7.1.2b.2 no radar separation is provided between departures from RWY 29 with left turns and arrivals to RWY 16.

LOWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Daily: End of Civil Evening Twilight - Beginning of Civil Morning Twilight OBST 'DONAUTURM' at WIEN, 22. Bezirk - N481425 E0162436 - ELEV:164 M / 538 FT - HGT ABV GND: 252 M / 827 FT floodlighted.
REF ENR 5.4.

2. Crossing vehicles (e.g. snow cleaning, airport authority...) up to 4 M HGT ABV GND on RWY 16/34 during CAT II/III Approach to RWY 29 possible.

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

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

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

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

6. „Waypoint“-Liste - Instrumentenflugverfahren

6. Waypoint list - Instrument flight procedures

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|--|
| ABTAN | 47 06 49.00N 014 29 44.00E | STAR |
| ADAMA | 47 59 16.00N 017 20 29.00E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| AGMIM | 48 05 54.60N 016 59 15.16E | SID RWY 29 |
| ARSIN | 47 34 01.96N 016 45 13.48E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| ASPIB | 48 00 40.40N 017 02 11.50E | SID RWY 29 |
| BALAD | 47 46 00.21N 016 14 02.56E | RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR |
| BARUG | 47 53 48.57N 015 21 19.93E | STAR |
| BUDEX | 48 56 53.98N 014 20 09.70E | STAR |
| BUWUT | 48 48 18.27N 015 18 47.01E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| EMKOG | 47 30 36.62N 016 35 00.56E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| EWUKE | 47 35 13.98N 016 41 09.85E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| GAMLI | 47 54 24.00N 014 46 44.00E | STAR |
| GIMBO | 48 43 31.31N 014 46 32.99E | STAR |
| IMVOB | 47 30 56.41N 015 35 09.62E | SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| IRGOT | 47 31 48.00N 015 48 36.00E | SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| KOXER | 48 07 39.00N 017 02 54.00E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| LADAG | 48 35 20.33N 015 02 27.98E | STAR |
| LANUX | 48 53 17.18N 015 36 56.84E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34, STAR |
| LAPNA | 46 32 07.79N 015 31 13.55E | STAR |
| LEDVA | 48 43 43.64N 016 47 21.10E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| LIMRA | 47 54 39.53N 014 26 52.02E | STAR |
| LUGEM | 48 10 20.00N 015 23 32.00E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| MABOD | 48 34 28.41N 016 41 24.35E | RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR |
| MASUR | 48 31 12.35N 015 26 21.45E | STAR |
| MEDIX | 48 17 39.00N 015 24 31.00E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| MIKOV | 48 47 05.08N 016 37 15.61E | STAR |
| NATEX | 47 44 49.00N 017 30 00.00E | STAR |
| NEMAL | 47 55 05.00N 013 29 54.00E | STAR |
| NERDU | 48 28 53.39N 016 05 57.34E | RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR |
| NIGSI | 47 22 09.00N 016 02 10.00E | STAR |
| NIMDU | 47 54 59.49N 013 49 17.93E | STAR |
| OBUTI | 46 22 41.89N 016 16 26.58E | STAR |
| ODSUD | 48 02 07.00N 015 29 56.00E | SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| OSMOD | 48 09 06.00N 015 30 53.00E | SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| OSPEN | 47 29 07.05N 015 31 38.71E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|--|
| OTGAR | 48 13 53.00N 015 31 32.00E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| PESAT | 47 42 53.75N 017 03 11.37E | RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR |
| REKLU | 48 35 15.00N 016 56 16.00E | STAR |
| RUPET | 47 27 55.00N 015 43 57.00E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| RW11 | 48 07 22.13N 016 32 00.09E | IAP RWY 11 |
| RW16 | 48 07 11.22N 016 34 41.40E | IAP RWY 16 |
| RW29 | 48 06 32.57N 016 34 32.27E | IAP RWY 29 |
| RW34 | 48 05 19.07N 016 35 28.82E | IAP RWY 34 |
| SOVIL | 48 02 47.00N 015 22 32.00E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| STEIN | 47 25 39.41N 016 35 58.95E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| TEMTA | 48 30 27.00N 015 39 49.00E | STAR |
| TOVKA | 48 16 12.56N 016 55 34.76E | STAR |
| UMSUM | 48 42 03.25N 015 35 49.49E | SID RWY 29 |
| UNGUT | 48 50 40.91N 015 39 11.84E | SID RWY 29 |
| VABGU | 48 41 32.28N 016 44 15.39E | SID RWY 29 |
| VENEN | 48 33 59.59N 014 32 28.84E | STAR |
| WW100 | 48 05 23.34N 016 38 00.97E | SID RWY 11 |
| WW101 | 48 01 28.95N 016 36 46.19E | SID RWY 11 |
| WW160 | 48 09 12.45N 016 47 33.07E | SID RWY 16 |
| WW162 | 48 02 30.33N 016 50 23.55E | SID RWY 16 |
| WW163 | 48 02 14.33N 016 36 46.75E | SID RWY 16 |
| WW164 | 48 09 46.93N 016 42 26.66E | SID RWY 34 |
| WW165 | 48 11 23.26N 016 37 12.43E | SID RWY 34 |
| WW171 | 48 34 10.55N 015 53 21.14E | SID RWY 29 |
| WW172 | 47 52 19.93N 015 57 44.67E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW181 | 48 42 04.00N 015 35 50.00E | SID RWY 29 |
| WW190 | 48 33 20.09N 014 45 57.55E | STAR |
| WW191 | 48 32 39.07N 014 59 25.87E | STAR |
| WW192 | 48 31 56.47N 015 12 53.87E | STAR |
| WW230 | 48 08 36.95N 016 12 23.36E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW231 | 48 06 02.97N 016 12 23.37E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW232 | 48 05 52.72N 016 22 17.37E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW233 | 48 01 57.51N 016 19 30.63E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW261 | 48 03 00.72N 016 45 13.06E | SID RWY 11 |
| WW262 | 47 54 39.64N 016 34 35.39E | SID RWY 11 |
| WW266 | 48 14 12.92N 016 08 14.95E | SID RWY 29 |
| WW267 | 48 04 00.73N 016 36 00.76E | SID RWY 16 |

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|--|
| WW268 | 47 59 13.22N 016 38 03.79E | SID RWY 16 |
| WW269 | 48 04 12.28N 016 35 55.93E | SID RWY 16 |
| WW273 | 48 07 05.18N 016 16 38.82E | SID RWY 11 |
| WW274 | 48 04 30.87N 016 16 08.62E | SID RWY 11 |
| WW275 | 48 01 39.14N 016 14 28.20E | SID RWY 11 |
| WW286 | 47 55 58.37N 016 29 57.02E | SID RWY 29 |
| WW293 | 48 06 55.88N 016 28 26.72E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW295 | 48 05 46.82N 016 27 14.62E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW296 | 48 04 36.83N 016 28 19.64E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW304 | 48 08 08.72N 016 34 16.67E | SID RWY 34 |
| WW361 | 48 03 45.47N 016 42 58.07E | SID RWY 11 |
| WW362 | 47 56 56.39N 016 40 38.05E | SID RWY 11 |
| WW363 | 47 55 32.95N 016 27 24.60E | SID RWY 11 |
| WW364 | 48 01 32.07N 016 32 52.19E | SID RWY 16 |
| WW370 | 47 52 47.60N 016 25 19.18E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW371 | 48 14 28.66N 016 40 00.32E | SID RWY 34 |
| WW373 | 48 10 49.99N 016 47 42.96E | SID RWY 34 |
| WW375 | 47 58 11.65N 016 29 30.68E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW377 | 47 58 41.22N 016 26 40.61E | SID RWY 16 |
| WW379 | 48 01 33.94N 016 22 10.78E | SID RWY 11, SID RWY 16 |
| WW380 | 47 59 25.76N 016 07 34.60E | SID RWY 16 |
| WW381 | 48 05 20.88N 015 52 53.74E | SID RWY 11, SID RWY 16 |
| WW382 | 48 08 55.59N 015 55 32.87E | SID RWY 16 |
| WW383 | 47 57 36.44N 016 19 10.65E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW384 | 47 57 36.82N 016 26 49.34E | SID RWY 16 |
| WW386 | 48 04 59.52N 016 46 21.16E | SID RWY 11 |
| WW387 | 47 59 46.84N 016 46 28.10E | SID RWY 29 |
| WW388 | 48 09 46.93N 016 42 26.64E | SID RWY 34 |
| WW389 | 48 07 05.00N 016 53 00.00E | SID RWY 34 |
| WW390 | 48 00 40.43N 017 02 11.52E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW391 | 48 02 15.00N 016 12 41.00E | SID RWY 29 |
| WW392 | 48 07 56.00N 015 56 34.00E | SID RWY 29 |
| WW393 | 48 07 50.00N 016 02 23.00E | SID RWY 29 |
| WW394 | 48 16 17.00N 016 03 30.00E | SID RWY 29 |
| WW395 | 48 03 24.00N 016 29 07.00E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW396 | 47 59 09.00N 016 24 59.00E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW397 | 47 57 07.14N 016 34 54.01E | SID RWY 29 |
| WW398 | 48 05 05.00N 015 47 46.00E | SID RWY 29, SID RWY 34 |

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------------------------|
| WW400 | 48 16 48.38N 016 50 57.46E | STAR |
| WW401 | 47 43 58.00N 016 38 12.00E | SID RWY 11 |
| WW402 | 48 04 02.48N 016 36 01.15E | SID RWY 16 |
| WW403 | 47 45 25.71N 016 37 12.17E | SID RWY 16 |
| WW404 | 48 02 17.74N 016 39 34.25E | SID RWY 16 |
| WW405 | 47 38 12.00N 016 31 05.00E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW406 | 47 37 47.00N 016 32 30.00E | SID RWY 29, SID RWY 34 |
| WW407 | 48 04 10.86N 016 35 57.63E | SID RWY 16 |
| WW408 | 48 03 26.35N 016 41 06.76E | SID RWY 16 |
| WW410 | 47 09 45.01N 014 46 46.98E | STAR |
| WW411 | 46 57 13.86N 016 08 12.97E | STAR |
| WW412 | 48 04 44.24N 016 39 59.78E | SID RWY 11 |
| WW413 | 48 01 34.03N 016 42 26.22E | SID RWY 11 |
| WW414 | 48 01 42.52N 016 37 39.82E | SID RWY 11 |
| WW415 | 48 01 45.47N 016 35 31.75E | SID RWY 11 |
| WW416 | 48 01 38.70N 016 36 03.55E | SID RWY 11 |
| WW417 | 48 01 35.97N 016 36 40.44E | SID RWY 11 |
| WW418 | 48 04 41.59N 016 39 27.79E | SID RWY 16 |
| WW419 | 48 04 43.52N 016 38 49.81E | SID RWY 16 |
| WW420 | 48 02 03.33N 016 38 03.06E | SID RWY 11 |
| WW421 | 48 03 35.89N 016 36 41.51E | SID RWY 11 |
| WW422 | 48 06 03.77N 016 36 00.61E | SID RWY 11 |
| WW423 | 48 06 06.99N 016 38 28.54E | SID RWY 11 |
| WW424 | 48 07 39.18N 016 37 10.02E | SID RWY 11 |
| WW425 | 48 09 51.36N 016 48 17.86E | SID RWY 11 |
| WW426 | 48 05 40.66N 016 37 11.42E | SID RWY 11 |
| WW440 | 48 21 00.00N 016 43 00.00E | STAR |
| WW450 | 47 53 40.00N 015 28 51.00E | STAR |
| WW460 | 48 27 45.00N 016 28 15.00E | SID RWY 34 |
| WW468 | 48 20 33.00N 016 44 34.00E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34 |
| WW469 | 48 30 28.00N 016 47 31.00E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34 |
| WW470 | 48 26 33.00N 016 39 53.00E | SID RWY 11, SID RWY 16 |
| WW471 | 48 34 24.00N 016 07 56.00E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34 |
| WW472 | 48 43 31.03N 015 35 53.83E | SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34 |
| WW648 | 48 02 59.20N 016 45 24.67E | IAP RWY 11 |
| WW650 | 48 13 09.05N 016 14 07.70E | IAP RWY 11 |
| WW651 | 48 14 01.04N 016 11 25.92E | IAP RWY 11, RNAV transition RWY 11 |
| WW652 | 48 16 06.33N 016 05 06.38E | RNAV transition RWY 11 |

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------------------------|
| WW653 | 48 18 16.47N 015 58 21.58E | RNAV transition RWY 11 |
| WW654 | 48 22 46.68N 016 01 36.63E | RNAV transition RWY 11 |
| WW655 | 48 13 46.17N 015 55 07.08E | RNAV transition RWY 11 |
| WW656 | 48 20 36.35N 016 08 21.89E | RNAV transition RWY 11 |
| WW657 | 48 11 36.21N 016 01 51.44E | RNAV transition RWY 11 |
| WW658 | 48 18 25.63N 016 15 06.57E | RNAV transition RWY 11 |
| WW659 | 48 09 25.86N 016 08 35.23E | RNAV transition RWY 11 |
| WW661 | 48 07 15.12N 016 15 18.46E | RNAV transition RWY 11 |
| WW663 | 48 04 42.08N 016 21 43.48E | RNAV transition RWY 11 |
| WW664 | 48 19 06.20N 016 26 21.72E | RNAV transition RWY 11 |
| WW665 | 48 01 09.57N 016 30 35.57E | RNAV transition RWY 11 |
| WW666 | 48 24 21.00N 016 24 16.00E | RNAV transition RWY 11 |
| WW668 | 47 57 34.06N 016 38 44.80E | IAP RWY 16 |
| WW669 | 47 55 46.40N 016 26 39.74E | RNAV transition RWY 11 |
| WW670 | 48 20 19.87N 016 29 06.17E | IAP RWY 16 |
| WW671 | 48 22 15.23N 016 28 16.89E | IAP RWY 16, RNAV transition RWY 16 |
| WW672 | 48 26 25.53N 016 26 32.83E | RNAV transition RWY 16 |
| WW673 | 48 31 13.99N 016 24 29.77E | RNAV transition RWY 16 |
| WW674 | 48 32 35.64N 016 31 44.11E | RNAV transition RWY 16 |
| WW675 | 48 29 51.86N 016 17 15.76E | RNAV transition RWY 16 |
| WW676 | 48 27 46.61N 016 33 46.76E | RNAV transition RWY 16 |
| WW677 | 48 25 03.52N 016 19 19.46E | RNAV transition RWY 16 |
| WW678 | 48 21 41.30N 016 36 21.20E | RNAV transition RWY 16 |
| WW679 | 48 19 17.45N 016 21 47.40E | RNAV transition RWY 16 |
| WW680 | 48 13 21.01N 016 39 51.68E | RNAV transition RWY 16 |
| WW681 | 48 17 41.38N 016 13 19.97E | RNAV transition RWY 16 |
| WW682 | 48 06 41.40N 016 45 00.42E | RNAV transition RWY 16 |
| WW684 | 48 00 01.58N 016 50 07.89E | RNAV transition RWY 16 |
| WW686 | 47 52 08.28N 016 29 43.88E | RNAV transition RWY 16 |
| WW688 | 48 14 57.85N 016 48 30.52E | RNAV transition RWY 16 |
| WW692 | 48 28 21.00N 016 43 39.00E | RNAV transition RWY 16 |
| WW697 | 47 54 30.00N 016 39 59.00E | RNAV transition RWY 11 |
| WW850 | 48 04 50.79N 016 39 44.01E | RNAV transition RWY 29 |
| WW851 | 48 04 15.93N 016 41 30.59E | RNAV transition RWY 29 |
| WW852 | 48 04 05.24N 016 43 17.54E | RNAV transition RWY 29 |
| WW853 | 48 02 37.39N 016 48 51.23E | RNAV transition RWY 29 |
| WW854 | 48 01 22.98N 016 51 08.97E | RNAV transition RWY 29 |
| WW855 | 47 59 40.22N 016 56 20.36E | RNAV transition RWY 29 |

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------------------------|
| WW856 | 48 03 30.41N 016 42 44.88E | RNAV transition RWY 29 |
| WW858 | 48 01 23.49N 016 44 39.43E | RNAV transition RWY 29 |
| WW859 | 48 05 56.73N 016 45 47.90E | RNAV transition RWY 29 |
| WW860 | 47 57 56.61N 016 46 14.35E | RNAV transition RWY 29 |
| WW861 | 48 12 21.36N 016 46 21.46E | RNAV transition RWY 29 |
| WW862 | 47 54 56.67N 016 47 36.74E | RNAV transition RWY 29 |
| WW863 | 48 21 28.76N 016 31 57.79E | RNAV transition RWY 29 |
| WW864 | 47 52 08.70N 016 45 24.53E | RNAV transition RWY 29 |
| WW865 | 48 20 43.86N 016 45 05.39E | RNAV transition RWY 29 |
| WW896 | 48 02 28.42N 016 40 12.28E | RNAV transition RWY 29 |
| WW897 | 48 06 03.67N 016 42 49.17E | RNAV transition RWY 29 |
| WW898 | 48 00 08.12N 016 44 11.38E | RNAV transition RWY 29 |
| WW899 | 48 05 24.96N 016 54 06.37E | RNAV transition RWY 29 |
| WW948 | 48 10 54.23N 016 21 05.86E | IAP RWY 29 |
| WW950 | 48 03 18.66N 016 44 25.33E | IAP RWY 29 |
| WW951 | 48 02 07.16N 016 47 54.80E | IAP RWY 29, RNAV transition RWY 29 |
| WW952 | 47 59 53.89N 016 54 35.22E | RNAV transition RWY 29 |
| WW953 | 47 55 26.16N 017 07 54.39E | RNAV transition RWY 29 |
| WW954 | 47 50 04.25N 017 03 55.10E | RNAV transition RWY 29 |
| WW955 | 47 59 54.29N 017 11 14.38E | RNAV transition RWY 29 |
| WW956 | 47 54 31.53N 016 50 37.01E | RNAV transition RWY 29 |
| WW957 | 48 04 22.39N 016 57 54.40E | RNAV transition RWY 29 |
| WW959 | 48 06 37.91N 016 51 07.40E | RNAV transition RWY 29 |
| WW961 | 48 11 01.63N 016 37 50.10E | RNAV transition RWY 29 |
| WW963 | 48 17 46.17N 016 30 13.41E | RNAV transition RWY 29 |
| WW964 | 47 51 41.05N 016 38 18.48E | RNAV transition RWY 29 |
| WW965 | 48 18 58.99N 016 39 02.43E | RNAV transition RWY 29 |
| WW966 | 47 48 51.10N 016 46 24.08E | RNAV transition RWY 29 |
| WW967 | 48 26 56.31N 016 40 15.14E | RNAV transition RWY 29 |
| WW968 | 48 14 56.08N 016 31 24.21E | IAP RWY 34 |
| WW970 | 47 58 10.65N 016 38 29.43E | IAP RWY 34 |
| WW971 | 47 55 40.56N 016 39 32.50E | IAP RWY 34, RNAV transition RWY 34 |
| WW972 | 47 50 52.53N 016 41 29.29E | RNAV transition RWY 34 |
| WW973 | 47 46 03.63N 016 43 28.71E | RNAV transition RWY 34 |
| WW974 | 47 41 14.66N 016 45 27.78E | RNAV transition RWY 34 |
| WW975 | 47 42 34.67N 016 52 36.02E | RNAV transition RWY 34 |
| WW976 | 47 39 54.06N 016 38 20.04E | RNAV transition RWY 34 |
| WW977 | 47 47 23.75N 016 50 37.51E | RNAV transition RWY 34 |

| DESIGNATOR | COORDINATES | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------------|
| WW978 | 47 44 42.93N 016 36 20.37E | RNAV transition RWY 34 |
| WW979 | 47 52 12.81N 016 48 38.67E | RNAV transition RWY 34 |
| WW980 | 47 49 31.73N 016 34 20.29E | RNAV transition RWY 34 |
| WW981 | 47 57 01.81N 016 46 39.46E | RNAV transition RWY 34 |
| WW982 | 47 54 20.48N 016 32 19.84E | RNAV transition RWY 34 |
| WW983 | 48 06 38.15N 016 42 40.10E | RNAV transition RWY 34 |
| WW985 | 48 16 15.72N 016 38 38.30E | RNAV transition RWY 34 |
| WW987 | 48 27 47.10N 016 33 46.60E | RNAV transition RWY 34 |
| WW988 | 47 52 59.15N 016 25 10.61E | RNAV transition RWY 34 |
| WW989 | 47 58 41.50N 016 55 35.34E | RNAV transition RWY 34 |
| WW991 | 47 52 13.30N 016 58 42.74E | RNAV transition RWY 34 |

7. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

7. Coordinates of VFR reporting points

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

LOWW AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWW AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

| ART DER KARTE | SEITE PAGE | TYPE OF CHART |
|---|---------------------|---|
| Flugplatzkarte - ICAO | LOWW AD 2 MAP 1-1 | Aerodrome Chart - ICAO |
| Luftfahrzeugabstell-/andockkarte - ICAO | LOWW AD 2 MAP 2-1 | Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO |
| Flugplatzbodenbewegungskarte - Rolleinschränkungen | LOWW AD 2 MAP 3-2 | Aerodrome Ground Movement Chart - Taxi Restrictions |
| Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 11/29) | LOWW AD 2 MAP 4-1 | Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 11/29) |
| Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 16/34) | LOWW AD 2 MAP 4-2 | Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 16/34) |
| Flugplatzhinderniskarte - ICAO Typ B | LOWW AD 2 MAP 5-1 | Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B |
| Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 29) | LOWW AD 2 MAP 7-2 | Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 29) |
| Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 16) | LOWW AD 2 MAP 7-3 | Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 16) |
| Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 11) | LOWW AD 2 MAP 9-1-1 | Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 11) |

| ART DER KARTE | SEITE PAGE | TYPE OF CHART |
|--|------------------------|---|
| Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 11) | LOWW AD 2 MAP 9-1-2 | Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 11) |
| Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 29) | LOWW AD 2 MAP 9-2-1 | Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 29) |
| Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 29) | LOWW AD 2 MAP 9-2-2 | Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 29) |
| Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 16) | LOWW AD 2 MAP 9-3 | Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 16) |
| Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 34) | LOWW AD 2 MAP 9-4-1 | Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 34) |
| Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 34) | LOWW AD 2 MAP 9-4-2 | Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 34) |
| Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO | LOWW AD 2 MAP 11-1 | Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO |
| RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 11) | LOWW AD 2 MAP 11-2-1 | RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 11) |
| RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 29) | LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1 | RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 29) |
| RNAV-Instrumentenanflugkarte (RNP Transition) (RWY 29) | LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2 | RNAV Arrival Chart (RNP Transition) (RWY 29) |
| RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 16) | LOWW AD 2 MAP 11-2-3 | RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 16) |
| RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 34) | LOWW AD 2 MAP 11-2-4 | RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 34) |
| Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO | LOWW AD 2 MAP 12-1 | ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 11) | LOWW AD 2 MAP 13-1-1 | Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 11) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS Z CAT II & III or LOC Z RWY 29) | LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1 | Instrument Approach Chart - ICAO (ILS Z CAT II & III or LOC Z RWY 29) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS U CAT II & III or LOC U RWY 29) | LOWW AD 2 MAP 13-1-2-2 | Instrument Approach Chart - ICAO (ILS U CAT II & III or LOC U RWY 29) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 16) | LOWW AD 2 MAP 13-1-3 | Instrument Approach Chart - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 16) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 34) | LOWW AD 2 MAP 13-1-4 | Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 34) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 11) | LOWW AD 2 MAP 13-2-1 | Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 11) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 29) | LOWW AD 2 MAP 13-2-2 | Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 29) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 16) | LOWW AD 2 MAP 13-2-3 | Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 16) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 34) | LOWW AD 2 MAP 13-2-4 | Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 34) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 16) | LOWW AD 2 MAP 13-4-3 | Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 16) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 34) | LOWW AD 2 MAP 13-4-4 | Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 34) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (NDB RWY 11) | LOWW AD 2 MAP 13-5-1 | Instrument Approach Chart - ICAO (NDB RWY 11) |
| Instrumentenanflugkarte - ICAO (NDB RWY 29) | LOWW AD 2 MAP 13-5-2 | Instrument Approach Chart - ICAO (NDB RWY 29) |
| Sichtflugkarte WIEN-SCHWECHAT / TULLN | LOWW AD 2 MAP 14-2 | Chart for VFR flights WIEN-SCHWECHAT / TULLN |

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

LOWW AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

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

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

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

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