

ENR 1.5 WARTE-, ANFLUG- UND ABFLUGVERFAHREN

1. WARTERUNDE

1.1. Allgemeines

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

2. ANFLÜGE

BESONDERE (NATIONALE) FLUGVERFAHREN

2.1. Allgemeine Hinweise

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

2.2. Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt (EAT)

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

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

2.3. Fehlanflugverfahren

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

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

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

1. HOLDING PATTERN

1.1. General

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

2. ARRIVING FLIGHTS

SPECIAL (NATIONAL) FLIGHT PROCEDURES

2.1. General provisions

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

2.2. Expected Approach Time (EAT)

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

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

2.3. Missed approach procedure

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

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

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

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

3. ABFLÜGE

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

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

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

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

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

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

3.2. Standard Instrumenten Abflugstrecken (SID)

Allgemeine Hinweise

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

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

3. DEPARTING FLIGHTS

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Standard Instrument Departure Routes (SID)

General Remarks

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

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

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

4. ANDERE RELEVANTE INFORMATIONEN UND VERFAHREN

■ NIL

3.2.3. The Austro Control GmbH may promulgate - if deemed necessary even on a temporary basis - minor changes or modifications concerning published SID (e.g. failure of a navigational aid, etc.).

Such changes will be published by NOTAM only in order to achieve an early applicability.

4. OTHER RELEVANT INFORMATION AND PROCEDURES

■ NIL