

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

**LOWI AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICA-
TOR AND NAME**

LOWI - Innsbruck

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

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

1	KOORDINATEN UND LAGE DES FLUGPLATZBEZUGSPUNKTES	47 15 37N 011 20 38E 1000 M westlich der Schwelle Piste 26 auf der Pistenmittellinie
	ARP COORDINATES AND SITE AT AD	47 15 37N 011 20 38E 1000 M W FM THR RWY 26 on RCL
2	RICHTUNG UND ENTFERNUNG VON INNSBRUCK	am westlichen Stadtrand von Innsbruck
	DIRECTION AND DISTANCE FROM INNSBRUCK	at western city limit of Innsbruck
3	FLUGPLATZHÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ BEZUGSTEMPERATUR/DURCHSCHNITTLICHE MINIMUMTEMPERATUR	581 M (1907 FT) / 26.0 °C / -4.2 °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	49 M (161 FT)
5	ORTSMISSWEISUNG/JÄHRLICHE ÄNDERUNG	4°E (AUG 2024) / 0.1°E
	MAGNETIC VARIATION/ANNUAL CHANGE	
6	FLUGPLATZBETREIBER, ADRESSE, TELEFON, TELEFAX, TELEX, FLUGFERNMELDEDIENST, EMAIL, WEBSITE	Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m. b. H. Fürstenweg 180 6020 Innsbruck AUSTRIA
	AD OPERATOR, ADDRESS, TELEPHONE, TELEFAX, TELEX, AFS, EMAIL, WEBSITE	TEL: +43 512 225 25-0 FAX: +43 512 225 25-102 SITA: INNAPXH
7	GENEHMIGTER FLUGVERKEHR	IFR / VFR
	TYPES OF TRAFFIC PERMITTED	
8	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWI AD 2.3 BETRIEBSZEITEN

LOWI AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	FLUGPLATZBETRIEBSLEITUNG	0400-2200 (0300-2100)
	AD ADMINISTRATION	
2	ZOLL- UND EINWANDERUNGSBEHÖRDE	0530-1900 (0430-1800)
	CUSTOMS AND IMMIGRATION	
3	MEDIZINISCHE VERSORGUNG	0500-2200 (0400-2100)
	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: 0445-2215 (0345-2115) Anflugkontrolle: 0445-2215 (0345-2115)
	ATS	TWR: 0445-2215 (0345-2115) APP: 0445-2215 (0345-2115)
8	BETANKUNG	0530-1900 (0430-1800) Außerhalb der Betriebszeiten auf Anfrage mind. 2 Stunden vor Betriebsschluss.
	FUELLING	0530-1900 (0430-1800) Outside OPS HR O/R at least 2 HR prior to CLSD time.
9	ABFERTIGUNG	0530-1900 (0430-1800)
	HANDLING	
10	SICHERHEITSDIENST	0530-1900 (0430-1800)
	SECURITY	
11	ENTEISUNG	0530-1900 (0430-1800)
	DE-ICING	
12	ANMERKUNGEN	Während der gesetzlichen Sommerzeit siehe Seite GEN 2.1-2.
	REMARKS	During legal summer time see page GEN 2.1-2.

LOWI AD 2.4 ABFERTIGUNGSDIENSTE UND EINRICHTUNGEN

LOWI AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	FRACHTVERLADEGERÄTE	Fracht Beladung/Entladung mit einer Tragkraft bis zu 7000 KG ins/vom Flugzeug möglich. Frachtladegeräte mit größerer Tragkraft auf Anfrage.
	CARGO-HANDLING FACILITIES	Cargo loading/unloading up to 7000 KG into/from aircraft possible. Cargo handling equipment with larger load capacity O/R.
2	TREIBSTOFF/ÖLSORTEN	Treibstoffsorten: AVGAS 100LL, JET A1
	FUEL/OIL TYPES	Fuel types: AVGAS 100LL, JET A1
3	BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN	Verfügbar. Tel.: +43 512 28 27-11 (BP)
	FUELLING FACILITIES/CAPACITY	AVBL. Tel.: +43 512 28 27-11 (BP)
4	ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN	Enteisungsfahrzeuge; Enteisungsflüssigkeit Typ I und Typ II
	DE-ICING FACILITIES	De-icing trucks; de-icing fluid type I and type II
5	VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	NIL
	HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT	
6	REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	In beschränktem Ausmaß möglich bei Tyrol Air Ambulance und Tyrolean Jet Service.
	REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT	AVBL in LTD quantity at Tyrol Air Ambulance and Tyrolean Jet Servicer.
7	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWI AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOWI AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	In Flughafennähe und Innsbruck Stadt
		Near AP and Innsbruck city
2	RESTAURANTS	Restaurant, Backshop und Bar im Terminal
		Restaurant, bakery and bar in the terminal
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Öffentlicher Autobus Linie "F", Taxi, Mietwagendienst
	TRANSPORTATION	Public bus line "F", taxi, car rental service
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Erste-Hilfe-Station, Rettungswagen, Spitäler (2 NM)
	MEDICAL FACILITIES	Airport first aid station, ambulance, hospitals (2 NM)
5	BANK UND POSTAMT	Bank: Bankomat Postamt: NIL
	BANK AND POST OFFICE	Bank: Automated teller machine Post office: NIL
6	TOURISTENINFORMATION	NIL
	TOURIST OFFICE	
7	ANMERKUNGEN	Bordverpflegung auf Anfrage 12 Stunden vor Abflug
	REMARKS	Catering O/R 12 HR prior DEP

LOWI AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWI AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Kategorie 8 (ICAO)
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	CAT 8 (ICAO)
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	Kommando- und Bergungsfahrzeuge, Rettungsboot
	RESCUE EQUIPMENT	Command and rescue vehicles, rescue boat
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Bergeequipment bis 25.000 KG verfügbar, größer 25.000 KG auf Anforderung
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	equipment up to 25.000 KG available, more than 25.000 KG on request
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWI AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG

LOWI AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	RÄUMUNGS-AUSRÜSTUNG	Ganzjährig. Schneepflüge, Schneefräsen, Schneeschleudern, Kehrmaschinen, Kehrblasgeräte, Streugeräte.
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	All seasons. Snow ploughs, rotary snow ploughs, snow blowers, sweeping machine, airblast sweepers, spreader.
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste, Rollbahn, Vorfeld
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN

3	ZU VERWENDENDEN MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE	Enteisungsmittel: KAC, NAFO, UREA
	USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT	De-icing fluids: KAC, NAFO, UREA
4	SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE	NIL
	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS	
5	ANMERKUNGEN	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

LOWI AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)

LOWI AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	NORD: Asphalt, MTOM 2000 KG SÜD: Beton, PCN 75/R/A/W/T
	APRON SURFACE AND STRENGTH	NORTH: Asphalt, MTOM 2000 KG SOUTH: Concrete, PCN 75/R/A/W/T
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	A: 18 M, Asphalt, PCN 45/F/A/W/T, Keine Rollbahnmittellinienbefeuern B: 23 M, Asphalt, PCN 68/F/A/W/T, Keine Rollbahnmittellinienbefeuern L: 23 M, Asphalt, PCN 45/F/B/W/T, max.Spannweite 30 M Y: 15 M, Gras, MTOM 1000 KG Z: 15 M, Asphalt, MTOM 2000 KG
	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	A: 18 M, Asphalt, PCN 45/F/A/W/T, No TWY CL LGT B: 23 M, Asphalt, PCN 68/F/A/W/T, No TWY CL LGT L: 23 M, Asphalt, PCN 45/F/B/W/T, max. wing span 30 M Y: 15 M, Grass, MTOM 1000 KG Z: 15 M, Asphalt, MTOM 2000 KG
3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	Vorfeld - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel <u>579 M / 1900 FT</u> ODER Schwelle Piste 08 <u>581 M / 1907 FT</u> , Schwelle Piste 26 <u>577 M / 1894 FT</u> . ___ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	APN - AVG ELEV <u>579 M / 1900 FT</u> OR THR RWY 08 <u>581 M / 1907 FT</u> , THR RWY 26 <u>577 M / 1894 FT</u> . ___ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	NIL
	INS CHECKPOINTS	
6	ANMERKUNGEN	Wendefläche THR RWY 08: Asphalt, PCN 75/F/A/W/T Wendefläche THR RWY 26: Asphalt, PCN 75/F/A/W/T
	REMARKS	Turn pad THR RWY 08: Asphalt, PCN 75/F/A/W/T Turn pad THR RWY 26: Asphalt, PCN 75/F/A/W/T

LOWI AD 2.9 BODENVERKEHRSLEIT- UND KONTROLLSYSTEM UND MARKIERUNGEN

LOWI AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE	Nicht vorhanden Einwinkerdienst auf Vorfeld vorgesehen.
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	Not AVBL Follow-me SER on APN provided.
2	PISTEN- UND ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Schwelle Piste 26 und versetzte Schwelle Piste 08 - Pistenmittellinie - Pistenrand - Wendeflächenrand - Wendeflächenrolleitleinie - Aufsetzonen - Rollbahnmittellinien - Rollbahnrand - Rollhaltepunkte - Landefläche für Segelflugzeuge weiße Umgrenzungsmarker
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Marking aids: - RWY designation NR - THR RWY 26 and DTHR RWY 08 - RCL - RWY edge - edge of turn pads - turn pad taxi guide line - touchdown zones - TWY CL - TWY edge - taxi-holding point - landing area for glider white boundary markers
3	HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"	Rollbahnen A, B, Y und Z.
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	TWY A, B, Y and Z.
4	ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN	NIL
	OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	
5	ANMERKUNGEN	Rollbahn Y und Z: Verpflichtende Hinweisschilder nur auf einer Seite verfügbar; Keine TORA-Schilder.
	REMARKS	TWY Y and Z: Mandatory signs available on one side only; no TORA signs.

LOWI AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

LOWI AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

OBST ID / BEZEICHNUNG	ART DES HINDERNISSES	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT)	HGT (FT)	TAGESKENNZEICHNUNG	ART UND FARBE DER BEFEUERUNG
OBST ID / DESIGNATION	OBST TYPE		ELEV (FT)		MARKING	TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
siehe Flugplatzhinderniskarte see Aerodrome Obstacle Chart						

LOWI AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN

LOWI AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION 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	MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT / 24HR
	OFFICE RESPONSIBLE FOR TAF PREPARATION/ PERIODS OF VALIDITY	
4	ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL	TREND (TR), während der Öffnungszeiten
	TREND FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE	TREND (TR), during OPS HR
5	VERFÜGBARE BERATUNG/KONSULTATION	Telefon (T)
	BRIEFING/CONSULTATION PROVIDED	Telephone (T)
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 Satellitenbildinformationen WXR/APT, Radiosonde, Blitzdaten
	SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	Weather radar and satellite information WXR/APT, radiosonde, lightning detection
9	BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN	Anflugkontrollstelle, Flugplatzkontrollstelle
	ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION	APP, TWR
10	ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES, ETC.)	NIL
	ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.)	

LOWI AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWI 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
08	080.97	2000 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Asphalt SWY: NIL	47 15 31.97N 011 19 54.11E GUND: 49	<u>581</u>	-0.21%
26	260.99	2000 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Asphalt SWY: NIL	47 15 41.82N 011 21 25.24E GUND: 49	<u>577</u>	0.21%

___ 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 PISTENSTREIFENS (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
08	NIL	NIL	2060 x 300	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
26	NIL	60 x 180	2060 x 300	90 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS
1	14
08/26	Schwelle Piste 08 um 60 M pisteneinwärts versetzt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite befestigte Schultern. Pistentyp Piste 08: Non-precision approach runway. Pistentyp Piste 26: Non-precision approach runway. DTHR RWY 08 displaced 60 M inward. Along RWY edges paved shoulders, WID 7.5 M. RWY type RWY 08: Non-precision approach runway. RWY type RWY 26: Non-precision approach runway.

LOWI AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWI AD 2.13 DECLARED DISTANCES

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6
08	2000	2000	2000	1940	NIL
TWY Y	1806	1806	1806	NIL	
TWY A	1586	1586	1586	NIL	
TWY Z	671	671	671	NIL	
26	1940	2000	1940	1940	NIL
TWY B	1602	1662	1602	NIL	
TWY Z	1282	1342	1282	NIL	

LOWI AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWI 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 WINGBARS	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
08	NIL	grün versetzte Schwelle Piste 08 G DTHR RWY 08	PAPI, bestehend aus 4 Einheiten beidseitig der Piste 08, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Gleitwinkel: 3.5° MEHT: 41.3 FT PAPI, consisting of 4 units on both sides of RWY 08, LGT INTST adjustable in 5 stages. Glide angle: 3.5° MEHT: 41.3 FT	Einfache Aufsetzzonenbefeu- erung bei 623 M, um das ultimative Ende der Aufsetzzone zu kennzeichnen. Simple Touchdown Zone Lights at 623 M to mark the ultimate end of the touchdown zone.
26	PALS (ICAO-Standard, CAT I), 600 M, mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar, zusätzlich 20 W Blitzfeuer ab 4900 M bis 600 M vor THR RWY 26 PALS (ICAO-standard, CAT I), 600 M, with FLG LGT; adjustable in 5 stages, in addition 20 W FLG LGT FM 4900 M up to 600 M BFR THR RWY 26	grün G	PAPI, bestehend aus 4 Einheiten links der Piste 26, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Gleitwinkel: 3.5° MEHT: 43.9 FT PAPI, consisting of 4 units left of RWY 26, LGT INTST adjustable in 5 stages. Glide angle: 3.5° MEHT: 43.9 FT	Einfache Aufsetzzonenbefeu- erung bei 623 M, um das ultimative Ende der Aufsetzzone zu kennzeichnen. Simple Touchdown Zone Lights at 623 M to mark the ultimate end of the touchdown zone.

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEHRUNG RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	FARBE DER PISTENENDBEFUEHRUNG UND AUßENBALKEN RWY END LGT COLOUR WINGBARS	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG SWY LGT LENGTH, COLOUR
1	6	7	8	9
08	1100 M weiß; 600 M weiß/rot; 300 M rot, Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer 1100 M W; 600 M W/R; 300 M R, DIST BTN LGT 15 M, LIH	1400 M weiß; 600 M gelb, Feuerabstand 60 M, Hochleistungsfeuer 1400 M W; 600 M Y, DIST BTN LGT 60 M, LIH	rot R	NIL
26	1040 M weiß; 600 M weiß/rot; 300 M rot, Feuerabstand 15 M, Hochleistungsfeuer 1040 M W; 600 M W/R; 300 M R, DIST BTN LGT 15 M, LIH	1340 M weiß; 600 M gelb, Feuerabstand 60 M, Hochleistungsfeuer 1340 M W; 600 M Y, DIST BTN LGT 60 M, LIH	rot R	NIL

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN REMARKS
1	10
08	<p>Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Für alle Flugzeuge mit größerer Auge-zu-Rad-Höhe als A321-200 (6.88 M) muss ausreichender Radabstand über der Schwelle oder die Anpassung des Anflugweges abgeklärt werden.</p> <p>Um längere Landerollstrecken zu ermöglichen, sind PAPI und Aufsetzonenzielmarkierung bei 227 M errichtet. Auf Piste 08 ist der gewünschte Radabstand von 9 M über dem physischen Pistenbeginn für das Referenzflugzeug A321-200 gegeben.</p> <p>Keine Mittellinienbefuehrung bis 60 M vom Pistenanfang bis zur versetzten Schwelle. Für die volle Pistenlänge TORA 2000 M Schild beachten.</p> <p>RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH All aircraft with larger eye path to wheel path height than A321-200 (6.88 M) need to clarify if sufficient wheel clearance is provided or if approach path adjustments are required.</p> <p>To provide longer landing roll distances after touchdown, the PAPI and co-located touchdown aiming markings are situated at 227 M. On RWY 08 the desired wheel clearance of 9 M is given over physical RWY beginning for the reference aircraft A321-200.</p> <p>No CLL on first 60 M from begin of RWY until displaced threshold. To use full RWY length observe the TORA 2000 M sign.</p>
26	<p>Anflugbefuehrung: Präzisionsanflugbefuehrung nur teilweise sichtbar im Bereich von 600 M bis 570 M vor Schwelle Piste 26; Präzisionsanflugbefuehrung uneingeschränkt sichtbar von 540 M vor der Schwelle Piste 26 in Richtung Schwelle Piste 26.</p> <p>Pistenbefuehrung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Für alle Flugzeuge mit größerer Auge-zu-Rad-Höhe als A321-200 (6.88 M) muss ausreichender Radabstand über der Schwelle oder die Anpassung des Anflugweges abgeklärt werden.</p> <p>Um längere Landerollstrecken zu ermöglichen, sind PAPI und Aufsetzonenzielmarkierung bei 227 M errichtet. Dies bewirkt gering reduzierten Radabstand über der Schwelle für Flugzeuge A321-200 und größer, aber der erforderliche Mindestradabstand für den A321-200 von 5 M ist gewährleistet (tatsächlich 6.46 M) auch mit PAPI-Niedriganzeige (1x weiß, 3x rot). Flugzeuge mit Auge-zu-Rad-Höhe von mehr als 6.46 M Radabstand über der Schwelle 26 benötigen eine weitere Betrachtung durch den Betreiber.</p> <p>APCH LGT: PALS only partly visible BTN 600 M and 570 M BFR THR RWY 26; PALS is fully visible FM 540 M BFR THR RWY 26 toward the THR RWY 26.</p> <p>RWY LGT: directional LGT adjustable in 5 stages, LIH. All aircraft with larger eye path to wheel path height than A321-200 (6.88 M) need to clarify if sufficient wheel clearance is provided or if approach path adjustments are required. To provide longer landing roll distances after touchdown, the PAPI and co-located touchdown aiming markings are situated at 227 M. This effectuates little reduced wheel clearance over THR 26 for A321-200 (and aircraft with larger eye to wheel path) but the required MWC minimum wheel clearance for A321-200 of 5 M is given (in fact overmatched with 6.46 M) also with low PAPI indication (one white and three red lights). Aircraft with larger eye-to-wheel height and/or the requirement of more than 6.46 M minimum wheel clearance over THR 26 need further consideration by the operator.</p>

LOWI AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-STROMVERSORGUNG

LOWI AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT	NIL
	ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION	
2	LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG	LDI: NIL Anemometer: - Piste 08: 150 M südlich der Pistenmittellinie, 200 M südöstlich der Schwelle Piste 08, nicht befeuert. - Piste 26: 150 M südlich der Pistenmittellinie, 190 M südwestlich der Schwelle Piste 26, nicht befeuert.
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	LDI: NIL Anemometer: - RWY 08: 150 M S of RCL, 200 M SE of THR RWY 08, not LGTD. - RWY 26: 150 M S of RCL, 190 M SW of THR RWY 26, not LGTD.
3	ROLLBAHRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	A: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer, Rollbahnmittellinie: NIL B: Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer, Rollbahnmittellinie: NIL Pistenabrollbahnmittellinie: grün. IHP L1: Rollbahnrand: NIL; Rollbahnmittellinie: NIL. IHP B1: Rollbahnrand: NIL; Rollbahnmittellinie: NIL.
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	A: TWY edge: B, LIL, TWY CL: NIL B: TWY edge: B, LIL, TWY CL: NIL RWY Exit Lights: G. IHP L1: TWY edge: NIL, TWY CL: NIL IHP B1: TWY edge: NIL, TWY CL: NIL
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	Notstromversorgung gemäß ICAO Annex 14, Kapitel 8, Punkt 8.1.3, maximale Umschaltzeit unter 15 Sekunden. Für IFR-Flüge wird die Umschaltzeit der Notstromanlage zur Lastübernahme für die Flugplatzbefeurung auf 1 Sekunde reduziert, wenn die Bodensicht weniger als 1500 M beträgt.
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	Secondary power supply according to ICAO annex 14, chapter 8, item 8.1.3, maximum switch-over time 15 seconds. For IFR flights the switch-over time of the secondary power supply for automatic connexion to aerodrome lighting will be reduced to 1 second if the ground visibility is less than 1500 M.
5	ANMERKUNGEN	Vorfelddrandbefeurung: SÜD , blau, Niederleistungsfeuer und Scheinwerfer Wendeflächenrandbefeurung: blau, Niederleistungsfeuer. Wendeflächenrollleitlinie: grün.
	REMARKS	APN edge LGT: SOUTH , B, LIL and floodlights Turn pads edge LGT: B, LIL. Turn Pad Taxi Lights: G.

LOWI AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

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

LOWI AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWI AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	CTR LOWI 47 25 00.0000N 011 44 20.0000E - 47 24 06.0000N 011 44 51.0000E - 47 23 40.0000N 011 45 04.0000E - 47 23 04.0000N 011 45 27.0000E - 47 18 20.0000N 011 48 10.0000E - 47 12 30.0000N 011 26 45.0000E - 47 11 15.0000N 011 22 10.0000E - 47 07 55.0000N 011 10 05.0000E - 47 10 40.0000N 011 00 45.0000E - 47 15 12.0000N 011 02 40.0000E - 47 15 48.0000N 011 00 50.0000E - 47 18 09.0000N 011 00 06.0000E - 47 19 17.0000N 011 01 25.0000E - 47 19 30.0000N 011 04 30.0000E - 47 17 23.0000N 011 13 14.0000E - 47 18 25.0000N 011 17 22.0000E - 47 25 00.0000N 011 44 20.0000E
	2	HÖHENBEGRENZUNG VERTICAL LIMITS
3	LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG AIRSPACE CLASSIFICATION	D
	4	RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N) ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)
5	ÜBERGANGSHÖHE TRANSITION ALTITUDE	Wird von der Flugverkehrskontrolle angewiesen As instructed by ATC
	6	BETRIEBSZEITEN HOURS OF APPLICABILITY
7	ANMERKUNGEN	Aufgrund von erheblichen Unterschieden in der MRVA wird keine Übergangshöhe festgelegt. Abfliegende Luftfahrzeuge sollen von einer Übergangshöhe von 10000 FT AMSL ausgehen.
	REMARKS	Due to significant differences in the MRVA no transition altitude is determined. Departing aircraft shall consider 10000 FT AMSL as transition altitude to change from altitude to Flight level.

LOWI AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWI AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENTS-BEZEICHNUNG SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE-ADRESSE LOGON ADDRESS	DIENTSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
APP	INNSBRUCK RADAR	128.975	NIL	NIL	0445-2215 (0345-2115)	NIL
TWR	INNSBRUCK TOWER	120.100	NIL	NIL	0445-2215 (0345-2115)	NIL

Dienst- Bezeichnung SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE- ADRESSE LOGON ADDRESS	Dienststunden HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	NIL	126.030	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 5 1703 / 6631. Außerhalb der Dienststunden der Flugverkehrsdienste wird die automatisch generierte ATIS Ausendung nicht überprüft. Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 5 1703 / 6631. No verification of automatic generated ATIS BCST outside the OPS HR of ATS.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500	NIL	NIL	0445-2215 (0345-2115)	NIL

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

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

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFI- ZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB (4°E / AUG 2024)	INN	420 KHZ	H24	47 13 48.07N 011 24 06.69E	NIL	NIL	Reichweite 40 NM. Range 40 NM.
LOC Frontbeam (4°E / AUG 2024)	OEJ	109.700 MHZ	H24	47 18 53.41N 011 36 07.82E	NIL	NIL	LOC Frontbeam course 065° MAG LOC LCA APRX 9 NM ENE of AD offset FM RCL.

___ 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/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFI- ZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
LOC Backbeam (4°E / AUG 2024)	OEJ	109.700 MHZ	H24	47 18 53.68N 011 36 08.79E	NIL	NIL	LOC Backbeam course 062° MAG LOC LCA APRX 9 NM ENE of AD offset FM RCL.
DME	OEJ	CH34X	H24	47 18 53.37N 011 36 08.03E	842.2 M / 2763 FT	NIL	Bei Landekursender- Antenne liegend Co-located with LOC antenna
LOC (4°E / AUG 2024)	OEV	111.100 MHZ	H24	47 15 30.84N 011 20 26.21E	NIL	NIL	LOC course 254° MAG
DME	OEV	CH48X	H24	47 15 35.48N 011 21 12.73E	583.6 M / 1915 FT	NIL	Bei Gleitpfad-Antenne liegend Co-located with GP antenna
GP (OEV)		331.700 MHZ	H24	47 15 36.32N 011 21 12.78E	NIL	NIL	GP 3.77° ILS RDH 19.4 M / 64 FT GP coverage restricted to +/- 5°. All IFR procedures are within the reduced coverage.
DME	PAT	CH57X	H24	47 12 30.86N 011 27 36.93E	<u>2245.7 M / 7368 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
NDB (4°E / AUG 2024)	RTT	303 KHZ	H24	47 25 51.32N 011 56 24.19E	NIL	NIL	Reichweite 40 NM. Range 40 NM.
L (4°E / AUG 2024)	RUM	320 KHZ	H24	47 16 33.36N 011 27 53.99E	NIL	NIL	Reichweite 25 NM. Range 25 NM.
GPS		1575.42 MHZ U.S. Space Force (USSF)	H24	Landesweit/ Statewide	NIL	NIL	NIL

___ 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/GLS/BASIS-GNSS/SBAS (ILS KLASSIFIKATION) (ANLAGEN-KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFIZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE-ANBIETER KENNUNG REFERENZ-PFAD	BETRIEBS-ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS-BEZUGSPUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
SBAS	EGNOS E26A (RWY 26)	1575.42 MHZ (CH95193) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 47 15 32.30N 011 21 28.07E	626.0 M / 2054 FT	NIL	NIL

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

LOWI AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN:

- 1.1. Verfahren für Sichtflüge in der CTR LOWI (siehe AD 2.22);
- 1.2. Segelflugbetrieb zulässig (siehe AD 2.22);
- 1.3. Flugbetrieb mit Ultraleichtluftfahrzeugen gemäß § 4 Ziffer 6 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV) ist zulässig.
- 1.4. Fallschirmspringerlandungen im Bereich des Flugplatzareals sind gestattet;
- 1.5. Para- und Hängegleiterbetrieb in der CTR LOWI ist grundsätzlich **NICHT** zugelassen;

LOWI AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS:

- 1.1. Procedure for VFR flight within CTR LOWI (see AD 2.22);
- 1.2. Glider flying permitted (see AD 2.22);
- 1.3. Operation of Ultra-Light Aircraft according § 4 Number 6 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV) is permitted.
- 1.4. Parachute landings at Innsbruck aerodrome are permitted;
- 1.5. Para- and hanggliding within CTR LOWI basically **NOT** permitted;

- 1.6.
- Die tägliche Betriebszeit des Flughafens Innsbruck ist 0630 Uhr Ortszeit bis 2000 Uhr Ortszeit.
 - Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftfahrtunternehmen gemäß § 101 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., mit Propeller- und Turbopropflugzeugen, welche den Gesamtlärmpegel einer Dash 8 nicht überschreiten, durchgeführt werden, gilt eine Betriebszeit von 0600 Uhr Ortszeit bis 2300 Uhr Ortszeit, wobei zwischen 2200 Uhr Ortszeit und 2300 Uhr Ortszeit nur Landungen gestattet sind.
 - Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftfahrtunternehmen gemäß § 101 Luftfahrtgesetz mit Strahlflugzeugen durchgeführt werden, deren Landelärmpegel geringer ist als der Landelärmpegel einer Dash 8, sind zwischen 2000 Uhr Ortszeit und 2300 Uhr Ortszeit Landungen gestattet.
 - Für Rettungs-, Ambulanz- und Katastropheneinsätze mit lärmarmen Luftfahrzeugen gemäß ICAO Annex 16, Kapitel III und IV, und mit Hubschraubern gilt eine Betriebszeit analog Punkt 2.

1.7. Rollbahn Z grundsätzlich nur für Luftfahrzeuge bis 2000 KG;

1.8. aus Lärmschutzgründen sind die verlaublichen Sichtflugstrecken einzuhalten, soweit nicht ATC-Freigaben andere Flugwege vorschreiben.

- Die Mittagsruhe wird Montag bis Samstag für die Zeit von 1230 Uhr Ortszeit bis 1400 Uhr Ortszeit festgelegt;
- An Sonn- und Feiertagen wird die Mittagsruhe von 1230 Uhr Ortszeit bis 1500 Uhr Ortszeit festgelegt.

In der Zeit der Mittagsruhe sind Platzflüge, Schulungsflüge mit einer Dauer von weniger als 20 Minuten, Starts zu Rundflügen mit einer Dauer von weniger als 20 Minuten, Absetzflüge für Fallschirmspringer; Schleppflüge; ausgenommen Segelflugleistungsflüge über eine Distanz von mehr als 100 KM **NICHT** gestattet.

An Sonn- und Feiertagen sind Platzflüge sowie Schleppflüge ab 1500 Uhr nur zulässig, sofern das Luftfahrzeug einen Schallpegel von höchstens 70 db(A) aufweist.

Zu Allerheiligen (1. November) sind ausnahmslos Schulflüge, Platzflüge, Schleppflüge sowie Starts zu Rundflügen unter 20 Minuten verboten.

Motorakrobatische Flüge im Platzrundenbereich sind untersagt.

LOWI AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

1. Vorzugsweise Pistenrichtung

Zwecks Minderung des Fluglärms sollen einmotorige Flächenflugzeuge mit Kolbentriebwerk bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 5700 KG im Sichtflugverkehr vorzugsweise auf der Piste 08 landen und von Piste 26 starten.

- 1.6.
- Daily operational hours of aerodrome Innsbruck 0630 until 2000 local time.
 - For commercial flights, executed by air carriers according to § 101 "Luftfahrtgesetz", BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F. (air navigation law) with prop and turbo-prop aircraft, which do not exceed the maximum noise level of a Dash 8, operational hours are valid from 0600 until 2300 local time, but between 2200 and 2300 local time only arrivals are granted.

- For commercial flights, executed by air carriers according to § 101 "Luftfahrtgesetz" (air navigation law) with jet-propelled aircraft, that maximum noise level is less than the maximum noise level of a Dash 8, arrivals are granted between 2000 and 2300 local time.

- For rescue-, ambulance- and catastrophe operations with noise reduced aircraft according to ICAO Annex 16, chapter III and IV, and with helicopters operational hours are valid analogous to item 2.

1.7. Taxiway Z basically to be used by aircraft up to 2000 KG;

1.8. For reasons of noise abatement, flights shall proceed strictly along the published VFR routes as far as ATC instructions do not require other flight routes.

- The midday rest is determined from 1230 until 1400 local time on Monday to Saturday.
- On Sunday and legal holidays the midday rest is determined from 1230 until 1500 local time.

In the time of the midday rest local flights, training flights with a duration of less than 20 minutes, departures to sightseeing flights with a duration of less than 20 minutes, flights for parachute descents and aero tow flights are **NOT** permitted except glider flying over a distance of more than 100 KM.

On Sunday and legal holidays local flights and aero tow flights beginning from 1500 local time are only permitted if the sound power level of aircraft is not exceeding 70 db(A).

On All Saints' Day (1st November) training flights, local flights, aero tow flights and departures for sightseeing flights with a duration of less than 20 minutes are not permitted.

Motor acrobatic flights in the aerodrome circuit area are not allowed.

LOWI AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

1. Preferential runway system

To minimize noise VFR flights executed with single piston engine aeroplane (maximum certificated take-off weight 5700 KG) shall preferably land on RWY 08 and take-off from RWY 26.

2. 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 Anhangs 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

3. Der Flughafen Innsbruck setzt sich, anstatt der Verwendung der APU („Auxiliary Power Unit“), für einen verstärkten Einsatz der GPU („Ground Power Unit“) ein. Aus diesem Grund wird als Standardprozedere bei Ankunft eines „Airline-Flugzeugs“ an der zugewiesenen Parkposition eine GPU zur Verfügung gestellt. Der Einsatz der APU ist nur bei unbedingt nötigem Einsatz der Klimaanlage für die Dauer des „Turnarounds“ erlaubt. Verrechnung GPU: 45 Minuten kostenlos; kostenlos für den „Turnaround“ (falls länger als 45 Minuten). Dieses Prozedere erfolgt ganzjährig, mit Ausnahme Samstag/Sonntag von Dezember bis März (Wintercharter).

LOWI AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER INNSBRUCK AREA

1.1. Innerhalb der Innsbruck Area werden - soweit erforderlich - Luftfahrzeuge im Instrumentenflug während der Betriebszeiten der jeweiligen Radar-Anflugkontrollstelle (siehe LOWI AD 2.18) bis zum Endanflug eines verlaublichen Anflugverfahrens radargeführt und radarüberwacht. Im Inntal wird der Radardienst mit Hilfe von "Multilateration" (MLAT) gem. ICAO Doc 4444 durchgeführt. 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 angewandt.

2. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWI

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

2.1. Allgemeines

2.1.1. Für alle Flüge in der CTR wird die Führung eines Transponders (Mode C) dringend empfohlen.

2.2. Anflüge

2.2.1. Flughöhen entlang der Sichtflugstrecken/Direktroutings werden von TWR/APP aufgetragen.

Die Einflugstrecken enden in der jeweiligen Warterunde. Für den weiteren Anflug warten Sie in den Warterunden MIKE 2 (4000 FT MSL), SIERRA (5000 FT MSL), WHISKEY 2 (3500 FT MSL) oder NOVEMBER 2 (5500 FT MSL) auf Freigaben, falls Sie nicht bereits vorher eine Anflug-, Lande- oder anderweitige Freigabe erhalten haben.

2. 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.

3. Innsbruck airport is promoting the extensive use of GPU (Ground Power Unit) instead of APU (Auxiliary Power Unit). Therefore Innsbruck airport will provide as a standard a GPU at the arrival of each "airline aircraft" at the assigned parking position.

If air-conditioning is required during the turnaround, the APU may be used.

GPU charging fee: free for 45 minutes; free for the turnaround (if longer than 45 minutes).

This procedure will be followed all-year-round with the exception of Saturday/Sunday from December to March (winter charter).

LOWI AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN INNSBRUCK AREA

1.1. Within the Innsbruck Area during the operational hours of the radar approach unit (see LOWI AD 2.18) IFR flights will be - if necessary - radar vectored and sequenced to the final approach track of published approach procedure and radar monitored. In the Inn Valley radar service is provided by "Multilateration" (MLAT) sensors according ICAO Doc 4444. 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.

2. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWI

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

2.1. General

2.1.1. For all flights within CTR a functioning Transponder (Mode C) is strongly recommended.

2.2. Approaches

2.2.1. Altitudes along the VFR-Routes/direct routes are instructed by ATC.

Entry routes end in the respective holding pattern. For further approach hold in the holding pattern MIKE 2 (4000 FT MSL), SIERRA (5000 FT MSL), WHISKEY 2 (3500 FT MSL) or NOVEMBER 2 (5500 FT MSL) and wait for further clearance unless an approach, landing or other clearance has been already received previously.

2.2.1.1. Für den Einflug über den VFR Meldepunkt FOXTROT fliegen Sie über MIKE 3 in die Warterunde südlich des Flugplatzes (3500 FT MSL) und warten Sie auf weitere Freigaben, falls Sie nicht bereits vorher eine Anflug-, Lande- bzw. anderweitige Freigabe erhalten haben.

2.2.1.2. Für den Einflug über den VFR Meldepunkt KILO fliegen Sie über INDIA in die Warterunde südlich des Flugplatzes (3500 FT MSL) und warten Sie auf weitere Freigaben, falls Sie nicht bereits vorher eine Anflug-, Lande- bzw. anderweitige Freigabe erhalten haben.

2.2.2. Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einen nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen.

2.2.3. Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe, ist der Flug entsprechend der erhaltenen Freigabe durchzuführen und der Transponder auf A 7600 zu schalten.

Wurde der Flug nur bis zur Warterunde MIKE 2, SIERRA, WHISKEY 2 oder NOVEMBER 2 freigegeben, so ist bei:

- Warterunde MIKE 2 und SIERRA sofort und unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang der Autobahn bis südlich des Turms fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten
- Warterunde WHISKEY 2 und NOVEMBER 2 sofort und unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang des Berghanges der südlichen Talseite bis südlich des Turms fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

2.2.3.1. Beim Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe über den VFR Meldepunkt HOTEL ist der Transponder auf A7600 zu stellen und sofort unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang des Berghanges der südlichen Talseite bis südlich des Turms fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

2.2.3.2. Beim Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe über den VFR Meldepunkt FOXTROT ist der Transponder auf A7600 zu stellen und nach MIKE 3 sofort unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang der Autobahn bis südlich des Turmes fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

2.2.3.3. Beim Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe über den VFR Meldepunkt KILO ist der Transponder auf A7600 zu stellen und nach INDIA sofort unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000 (-) FT MSL zu sinken und der Flug bis südlich des Turmes fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

2.2.4. Bei Föhnwetterlagen wird von einem NORDO Anflug abgeraten.

2.2.1.1. For entry via VFR reporting point FOXTROT proceed via MIKE 3 into the holding pattern south of the aerodrome (3500 FT MSL) and wait for further clearance unless an approach, landing or other clearance has been already received previously.

2.2.1.2. For entry via VFR reporting point KILO proceed via INDIA into the holding pattern south of the aerodrome (3500 FT MSL) and wait for further clearance unless an approach, landing or other clearance has been already received previously.

2.2.2. In case of radio communication failure prior having received an entry clearance, divert to an uncontrolled aerodrome.

2.2.3. In case of radio communication failure after having received an entry clearance, the pilot shall continue the flight according to the received clearance and squawk A 7600.

If the clearance was issued only until holding MIKE 2, SIERRA, WHISKEY 2 or NOVEMBER 2 the pilot shall in case of holding:

- MIKE 2 and SIERRA descend without delay to 3000 (-) FT MSL in compliance with the minimum flight altitudes and proceed along the highway to a position south of control-TWR and await light signals
- WHISKEY 2 and NOVEMBER 2 descend without delay to 3000 (-) FT MSL in compliance with the minimum flight altitudes and proceed along the mountain slopes in the southern part of the Inn Valley to a position south of control-TWR and await light signals.

2.2.3.1. In case of radio communication failure after having received an entry clearance via the VFR reporting point HOTEL the aircraft shall set the transponder to A7600 and without delay but in compliance with the minimum flight altitude descend to 3000 (-) FT MSL and proceed along the mountain slopes in the southern part of the Inn Valley to a position south of control-TWR and await light signals.

2.2.3.2. In case of radio communication failure after having received an entry clearance via the VFR reporting point FOXTROT the aircraft shall set the transponder to A7600 and after MIKE 3 without delay but in compliance with the minimum flight altitude descend to 3000 (-) FT MSL and proceed along the highway to a position south of the TWR and await light signals.

2.2.3.3. In case of radio communication failure after having received an entry clearance via the VFR reporting point KILO the aircraft shall set the transponder to A7600 and after INDIA without delay but in compliance with the minimum flight altitude descend to 3000 (-) FT MSL to a position south of the TWR and await light signals.

2.2.4. During FOEHN conditions it is dissuaded to execute a NORDO approach.

2.3. Abflüge

2.3.1. Das verbaute Stadtgebiet sowie der Überflug des Krankenhauses (Klinik) ist zu meiden. Wenn immer möglich ist eine Route südlich der Stadt entlang der Autobahn zu wählen.

2.3.2. Bei starken Föhnlagen ist, aus Sicherheitsgründen, die Stadt nördlich zu umfliegen (starke Abwinde südlich der Stadt!).

2.3.3. Abflüge Piste 26

Falls nicht anders angewiesen, machen sie nach dem Überfliegen des Flusses Inn eine **Rechtskurve** nach **GOLF** zur freigegebenen Abflugroute.

- Abflüge nach **SIERRA** oder **BRENNER** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, INDIA, SIERRA und BRENNER;
- Abflüge nach **MIKE 1** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, INDIA, MIKE 3, MIKE 2 und MIKE 1. Die Stadt Schwaz soll zwischen MIKE 2 und MIKE 1 im Norden umfliegen werden;
- Abflüge nach **FOXTROT** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, INDIA, MIKE 3 und FOXTROT;
- Abflüge nach **WHISKEY 1** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, WHISKEY 2 und WHISKEY 1;
- Abflüge nach **NOVEMBER 2** oder **NOVEMBER 1** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, NOVEMBER 2 und NOVEMBER 1;
- Abflüge nach **HOTEL** folgen den VFR Meldepunkten GOLF auf der nördlichen Talseite nach HOTEL.
- Abflüge nach **KILO** folgen den VFR Meldepunkten GOLF, INDIA und KILO.

2.3.4. Abflüge Piste 08

Falls nicht anders angewiesen, machen sie nach Erreichen einer sicheren Höhe eine **Rechtskurve** zur freigegebenen Abflugroute.

- Abflüge nach **SIERRA** oder **BRENNER** folgen den VFR Meldepunkten SIERRA und BRENNER;
- Abflüge nach **MIKE 1** folgen den VFR Meldepunkten MIKE 3, MIKE 2 und MIKE 1. Die Stadt Schwaz soll zwischen MIKE 2 und MIKE 1 im Norden umfliegen werden;
- Abflüge nach **FOXTROT** folgen den VFR Meldepunkten MIKE 3 und FOXTROT;
- Abflüge nach **WHISKEY 1** folgen den VFR Meldepunkten INDIA, WHISKEY 2 und WHISKEY 1;
- Abflüge nach **NOVEMBER 2** oder **NOVEMBER 1** folgen den VFR Meldepunkten INDIA, NOVEMBER 2 und NOVEMBER 1;
- Abflüge nach **HOTEL** folgen den VFR Meldepunkten INDIA und HOTEL.
- Abflüge nach **KILO** folgen den VFR Meldepunkten INDIA und KILO.

2.3. Departures

2.3.1. For noise abatement reasons departures shall avoid the built up area of the city as well as the hospital. If possible, departures shall be executed south of Innsbruck along the highway.

2.3.2. During FOEHN conditions pilots shall proceed north of the city (severe downdraughts south of the city!)

2.3.3. Departures runway 26

Unless otherwise instructed, after passing the Inn river **turn right** inbound to **GOLF** to join the cleared VFR route.

- Departures to **SIERRA** or **BRENNER** follow the VFR reporting points GOLF, INDIA, SIERRA and BRENNER;
- Departures to **MIKE 1** follow the VFR reporting points GOLF, INDIA, MIKE 3, MIKE 2 and MIKE 1. The city Schwaz should be circumnavigated in the north between MIKE 2 and MIKE 1;
- Departures to **FOXTROT** follow the VFR reporting points GOLF, INDIA, MIKE 3 and FOXTROT.
- Departures to **WHISKEY 1** follow the VFR reporting points GOLF, WHISKEY 2 and WHISKEY 1;
- Departures to **NOVEMBER 2** or **NOVEMBER 1** follow the VFR reporting points GOLF, NOVEMBER 2 and NOVEMBER 1;
- Departures to **HOTEL** follow the VFR reporting points GOLF on the northern side of the valley to HOTEL.
- Departures to **KILO** follow the VFR reporting points GOLF, INDIA and KILO.

2.3.4. Departures runway 08

Unless otherwise instructed, after reaching a safe flight altitude **turn right** to join the cleared VFR route.

- Departures to **SIERRA** or **BRENNER** follow the VFR reporting points SIERRA and BRENNER;
- Departures to **MIKE 1** follow the VFR reporting points MIKE 3, MIKE 2 and MIKE 1; The city Schwaz should be circumnavigated in the north between MIKE 2 and MIKE 1;
- Departures to **FOXTROT** follow the VFR reporting points MIKE 3 and FOXTROT;
- Departures to **WHISKEY 1** follow the VFR reporting points INDIA, WHISKEY 2 and WHISKEY 1;
- Departures to **NOVEMBER 2** or **NOVEMBER 1** follow the VFR reporting points INDIA, NOVEMBER 2 and NOVEMBER 1;
- Departures to **HOTEL** follow the VFR reporting points INDIA and HOTEL.
- Departures to **KILO** follow the VFR reporting points INDIA and KILO.

2.4. Transitflüge

2.4.1. Flüge die das Inntal im Bereich der CTR LOWI bzw. TMA LOWI 1-5 durchfliegen oder überfliegen benötigen eine entsprechende Freigabe durch Innsbruck APP (128.975) oder Innsbruck TWR (120.100).

Im Interesse der Sicherheit sollten aber auch alle Transitflüge, die außerhalb der CTR LOWI bzw. unterhalb der TMA LOWI 1-5 das Inntal queren mit Innsbruck APP (128.975) oder Innsbruck TWR (120.100) Funkkontakt aufnehmen.

2.4.2. Transitflüge werden normalerweise entlang der verlaublichen Sichtflugstrecken freigegeben. TWR kann jedoch je nach Verkehrslage bzw. auf Verlangen des Piloten auch Transitrouten abseits der verlaublichen Strecken freigeben (z.B.: Direkt Routen NOVEMBER 1 - BRENNER und vv, MIKE 1 - NOVEMBER 1 und vv, etc.).

2.5. NORDO Flüge

2.5.1. NORDO-Anflüge dürfen nur nach telefonischer Freigabebeurteilung durchgeführt werden. Die Einflugzeit in die CTR ist anzugeben. Zehn Minuten nach der angegebenen Einflugzeit erlischt die Freigabe.

2.5.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

2.6. Segelflugbetrieb

2.6.1. Auf dem Flugplatz Innsbruck ist Segelflugbetrieb zulässig, soweit die Bodensicht mindestens 5 KM beträgt und die Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 450 M (1500 FT) liegt.

Erfolgt der Start der Segelflugzeuge mittels Windschlepp, so werden maximal zwei Winden und vier Segelflugzeuge im Abstand von mindestens 100 M parallel zur Pistenmittellinie 08/26 aufgestellt.

Ein gleichzeitiger Flugbetrieb auf der befestigten Piste 08/26 und Windschleppstarts finden nicht statt.

Piloten von an- und abfliegenden IFR-Flügen werden vor Erteilung einer Anflugfreigabe bzw. einer Anlaufzustimmung über die vorgenannten Hindernisse informiert.

2.6.2. Temporäre zivile Luftraumreservierungen (TRA) – TRA LOWI L und TRA LOWI C

2.6.2.1. Vor Aufnahme des Segelflugbetriebes in Innsbruck ist in jedem Fall die Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters einzuholen. Vor Einflug in die TRA LOWI C ist eine Zustimmung von TWR einzuholen.

2.6.2.2. Segelschleppflüge sind nur mit Sprechfunkverbindung und nur von der befestigten Piste aus zulässig.

2.6.2.3. TRA LOWI L ist nur für Start und Landung am Segelfluggelände Innsbruck zulässig. Die lokal aufgetragenen Verfahren sind unbedingt einzuhalten.

2.4. Transitflights

2.4.1. Flights crossing or proceeding along the Inn valley in the area of the CTR LOWI or TMA LOWI 1-5 are subject to a clearance from Innsbruck APP (128.975) or Innsbruck TWR (120.100).

In the interest of safety also all other transitflights crossing the Inn valley outside the CTR LOWI or below TMA LOWI 1-5 should contact Innsbruck APP (128.975) or Innsbruck TWR (120.100).

2.4.2. Transitflights will normally be cleared along the published routes. Depending on traffic situation TWR may, however, instruct deviations aloof from published VFR-routes or give approval to such requests from pilots, respectively (e.g.: direct routing NOVEMBER 1 – BRENNER and vv, MIKE 1 – NOVEMBER 1 and vv, etc.).

2.5. NORDO flights

2.5.1. NORDO-approaches may be executed, provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering CTR must be indicated. The clearance expires 10 minutes after the indicated time of entering.

2.5.2. NORDO-transitflights are not permitted.

2.6. Glider Flying

2.6.1. Glider flying at Innsbruck airport is permitted down to a ground visibility of 5 KM and a ceiling of 450 M (1500 FT).

When winch-launchings are executed, two winches and not more than four gliders will be parked in the northern part of the safety strip of runway 08/26 at a distance of at least 100 M parallel to the runway centre line.

Simultaneous flight operations on paved runway 08/26 and winch launchings are not executed.

Pilots of arriving and departing IFR flights will be informed by ATC about existing obstacles prior to landing or start-up clearance.

2.6.2. Temporary reserved airspaces (TRA) - TRA LOWI L and TRA LOWI C

2.6.2.1. Initiation of glider operation in Innsbruck is subject to approval from the aerodrome operator. Prior entering the TRA LOWI C approval from TWR has to be received.

2.6.2.2. Glider towing is permitted only with radio communication and using the concrete RWY.

2.6.2.3. TRA LOWI L is available only for departure and landing at the glider site Innsbruck. The local procedures and regulations have to be strictly observed.

2.6.2.4. Solange über ATIS (126.030) die Aktivierung der TRA LOWI C ausgestrahlt wird, ist der Ein-, Aus- und Durchflug für TRA LOWI C ohne separate Zustimmung von TWR Innsbruck zulässig.

2.7. Hänge- und Paragleiterbetrieb

2.7.1. Hänge- und Paragleiterbetrieb ist in der CTR LOWI nicht zulässig

2.8. Fallschirmsprungbetrieb

2.8.1. Vor Aufnahme des Fallschirmsprungbetriebes innerhalb des Flughafenareals ist in jedem Fall die Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters einzuholen.

2.9. Föhn

2.9.1. Bei Föhnlagen (Bodenwind 100° - 180°, Windgeschwindigkeit 15 - 25 KT, Böen von 30 - 50 KT) ist mit starker Turbulenz, verbunden mit horizontalen Windscherungen und starken Abwinden, in allen Flughöhen und innerhalb des gesamten Inn-ales zu rechnen.

2.9.2. Um längere Flüge in starker Turbulenz zu vermeiden, wird empfohlen, An- und Abflüge in großer Höhe und entlang der Nordseite des Inn-ales durchzuführen.

Achtung: Erhöhte Segelflugtätigkeit innerhalb des Segelfluggelbietes, sowie andere Luftfahrzeuge auf Gegenkurs.

2.9.3. Bei Anflügen aus dem Osten und Süden sollte der Flughafen nicht unter 5000 FT MSL überflogen werden. Im Endanflug zur Piste 08 über dem Fluß Inn ist mit starken Abwinden zu rechnen.

2.9.4. Ein detailliertes Föhn-briefing erstellt von Experten aus Innsbruck finden Sie auf der Homepage des Flughafen Innsbruck unter dem Link:

<https://www.innsbruck-airport.com/de/business-partner/piloteninformationen>

2.10. Sonstiges

2.10.1. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Innsbruck ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

Achtung: Segelflugtätigkeit, Para- und Hängegleiterflugtätigkeit in der Nähe der Einflugpunkte in die CTR.

3. INSTRUMENT PROCEDURES

3.1. General remarks

3.1.1. These procedures differ partly from standard ICAO procedures

3.1.1.1. Due to mountainous terrain in the vicinity of the aerodrome and the requirement for visual manoeuvring, it is considered essential that pilots are well familiar with descent, approach and missed approach procedures, balked landing procedures as well as the visual manoeuvres, and the departure procedures.

2.6.2.4. As long as the activation of TRA LOWI C is transmitted via ATIS (126.030) no separate approval by TWR Innsbruck for entering, leaving or crossing of TRA LOWI C is necessary.

2.7. Hang- and Paragliding

2.7.1. Hang- and paragliding within CTR LOWI is not permitted.

2.8. Parachute Jumping

2.8.1. Initiation of parachute jumping operation on the premises of Innsbruck airport is subject to approval from the aerodrome operator.

2.9. Foehn

2.9.1. During FOEHN conditions (surface wind 100° - 180°, windspeed 15 - 25 KT, gusts 30 - 50 KT) expect severe turbulence associated with horizontal windshears and severe downdraughts at all altitudes.

2.9.2. In order to avoid strong turbulence it is recommended to execute approaches and departures at high altitudes along the northern part of the Inn valley.

Attention: Intensive glider activity within the glider areas as well as other aircraft in opposite direction.

2.9.3. Approaches from the east and the south should overfly the airport not below 5000 FT MSL. On final for RWY 08 severe downdraughts have to be expected over the Inn river.

2.9.4. A detailed Föhn-briefing created by experts from Innsbruck can be found on the homepage of Innsbruck Airport under the link:

<https://www.innsbruck-airport.com/en/business-aviation/aviation/pilots-information>

2.10. Miscellaneous

2.10.1. Outside duty hours of air traffic control unit Innsbruck pilots shall contact ACC/FIC Wien for clearance.

Attention: Glider-, para- and hangglideractivity in the vicinity of entry points into CTR.

3.1.1.2. Familiarization with the procedures intended for use with adequate briefing material is mandatory. The responsibility for the preparation of such information rests with the operator for commercial flights, respectively pilot in command (for noncommercial flights). A sample briefing may be obtained from the airport administration but needs to be updated for the needs of the intended operation.

3.1.1.3. Operation in VMC on site or in a flight simulation training device FSTD (full flight simulator-FFS; Flight and navigation procedures trainer II-FNPT II) is required before first use of the approach procedures in weather conditions of less than 3000 FT (AAL) Ceiling and 5 KM Visibility and for the approval of any special approach and/or departure procedure.

NOTE: operation in an FSTD shall include the program in VMC as well as in IMC unless a collision detection system is used.

3.1.1.4. The operation in VMC on site (or in the FSTD) shall include at least

- 1 LOC/DME EAST followed by missed approach
- one LOC/DME EAST approach followed by balked landing RWY 26 (may be replaced by one departure from RWY 26 utilizing the same track as for the intended balked landing)
- one LOC/DME EAST followed by visual manoeuvres to RWY 08
- one departure RWY 26 (may be replaced by one balked landing RWY 26 utilizing the same track).

3.1.1.5. Details of the required information and training for the approval of special procedures will be specified. However, training for the use of any one of the special procedures need to be performed in a FFS or FNPT II (exemptions for on site training may be granted if the situation requires such a decision).

3.1.2. Information on design and other details

3.1.2.1. The design of any departure contingency procedure and balked landing procedure is the responsibility of the operator / pilot in command.

When designing the initial part of a departure procedure, contingency or balked landing for runway 26 the following early turn procedure is proposed:

Climb visually with maximum gradient on RWY track.

At D-1,2 west OEV (WI528) turn right and climb on MT 271° along the northern side of the valley. Not later than at D-3,3 west OEV (WI529) turn left and join LOC OEJ (109,7 MHz - 065°) and continue climb along LOC OEJ to 9500 FT, turn left to RTT.

Unless a detailed obstacle survey allows / requires another turning altitude, the required climb gradient is 6,1% to achieve an altitude of 3200 FT AMSL at D-3,3 west of OEV (WI529), which may be considered as sufficient altitude for a safe left turn with a maximum radius of 1800 M.

Due to aircraft mass and associated climb performance of less than 6,1% one engine inoperative climb it may be required to design an alternative contingency procedure along the western part of the Inn valley.

For such procedures it is the responsibility of the operator / pilot to establish an adequate trajectory and obstacle survey.

3.1.2.2. All radio navigation aids are no break power supplied and duplexed systems. Pilots will be informed by ATC about any deficiency in ground equipment and an approach clearance will NOT be issued if the stand-by equipment efficiency falls below the certified level.

3.1.2.3. Use of GP for LOC/DME East and Special LOC/DME East procedure:

The procedures as such are LOC/DME procedures! Final descent shall be commenced when passing D-19,0 OEV (FAF) checking the altitude at the published DME fixes.

The GP-information coincides normally with the prescribed check altitudes.

Due to reflection characteristics during specific weather conditions (snow, heavy rain or ice on the reflection area) the additional available GP information may differ to the DME check altitudes.

Furthermore significant deviation from ISA temperatures as well as the long distance between GP antenna and FAF and curvature of the earth lead to possible deviations between GP information and check altitudes.

The GP is monitored and will switch off automatically if the deviation will exceed certified values.

Remember that the procedure is a LOC/DME and especially the FAF and the check altitude at D-17,0 OEV are based on the restricting obstacle with an elevation of 7690 FT AMSL at D-17,5 OEV. Beyond D-17,0 OEV there are no more restricting obstacles and after passing D-10,0 GP may be fully used as vertical guidance.

3.1.2.4. Statistics, based on 95% probability, indicate windspeed maxima of 40 KT at 10000 FT AMSL and 20 KT at 5000 FT AMSL. These maxima have been applied on an omnidirectional basis when computing the outer boundary of the turning areas in order to provide sufficient terrain clearance.

3.1.2.5. During FOEHN conditions (surface wind 100° - 180°, average windspeed 15 - 25 KT, gusts 30 - 50 KT) with horizontal / vertical windshear and associated with possible moderate to severe turbulence and following partly severe down-draughts at various altitudes have to be expected especially over the city of Innsbruck below 5000 FT AMSL.

To minimize operation in turbulence, pilots may during an approach procedure request a visual approach to RWY 08 from a position west of the aerodrome or stop descent at 7000 FT AMSL and proceed visually to a position over or south of the aerodrome but not below 5000 FT AMSL. Thereafter continue descent and join right hand baseleg for RWY 08. A down-draught over the river Inn on final approach to RWY 08 is most likely too.

3.1.2.6. Cold temperature altitude correction to the surveillance minimum altitude will be applied by ATC (while on radar vectors or issuing a direct routing). For details see guidance material regarding altimeter compensation (ICAO DOC 8168 and AIP Austria ENR 1.7).

3.1.2.7. Cloud base reports are available for two positions on final approach to RWY 26 at D-1,8 OEV and D-0,5 OEV (indicating low clouds close to MAPts) and one position 2 NM west of the aerodrome.

3.1.2.8. In the area around Innsbruck it may happen that different values of visibility exist in various directions mainly caused by haze or mist layers over the city. If such situations are observed and the ground visibility is 8 KM or less, an additional reference in plain language to the INNSBRUCK MET REPORT is made, or ATC will refer to.

This plain language appendix refers especially to existing haze layers and as far as possible to the estimated visibility above these haze layers.

3.1.2.9. Glider (Sailplane) activity

Extensive glider operation (both by aero-tow and winch-launching) may take place at Innsbruck aerodrome down to a ground visibility of 5 KM and a ceiling of 450 M (1500 FT).

When winch-launchings are executed there are obstacles (winch and gliders not closer than 100 M to the RWY centre line) in the north-western part of the safety strip of RWY 08/26.

Pilots of IFR flights will be informed by ATC about any activity.

Extreme caution during special thermic conditions: Expect extensive glider flying activity and a large number of glider movements in the vicinity of Kellerjoch (APRX D-18 OEV).

More information will be provided on ATIS Innsbruck in this case.

3.1.2.10. Meteorological minima (day and night)

3.1.2.10.1. Meteorological minima for approaching IFR flights:

- Flight visibility: refer to charts or according special authorization

3.1.2.10.2. Meteorological minima for departing IFR flights:

- Ground visibility 1500 M
Ceiling 1300 FT
 - Special performance departure:
RVR 150 M
Take-off alternate required!
- NOTE: See also 3.2 Approach / Departure authorization / ATC procedures

3.1.2.10.3. Pilots are reminded that above mentioned or in the special authorization permitted values are absolute MINIMA and shall be used only by pilots with extended flight experience into Innsbruck aerodrome.

3.2. Approach / Departure authorization / ATC procedures

3.2.1. Except to pilots, holding a special authorization NO approach clearance will be issued by ATC below the following minima [exceptions see 3.2.2.]: ground visibility 1500 M; ceiling 1300 FT AAL or

3.2.2. In case of fog, haze, cloud and/or mist layers or blowing snow in the vicinity of the aerodrome [see 3.1.2.8.] an approach clearance will be granted on pilots request provided

- the RVR is at least 1000 M
- the visibility above these layers is at least 5 KM and
- there are no further clouds below 3100 FT AAL.

3.2.3. Except for special performance departure procedure, NO clearance will be issued by ATC below the following minima [exceptions 3.2.4.]:

- Departures RWY 08 and 26
- Ground visibility 1500 M and/or

- Ceiling 1300 FT AAL

3.2.4. In case of fog, haze, cloud and/or mist layers or blowing snow [see 3.1.2.8.] a clearance for departure on RWY 08 will be granted on request to pilots for multi engine aircraft only provided:

- the RVR is at least 600 M
- the visibility above these layers is at least 5 KM and
- there are no further clouds below 3100 FT AAL
- one engine out climb gradient MNM 4,8 %
- pilots qualified according 3.1..

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1, LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2

3.3. Authorization

3.3.1. The use of any special procedure or any deviation from the published procedures, requires authorization from Austro Control GmbH/ACG. Only operators whose pilots are familiar with the mountainous terrain and the other circumstances in the vicinity of Innsbruck aerodrome may apply for such authorization. This authorization does not relieve the operator/pilot to obtain an approval/acceptance from the competent national aviation authority of the state of the operator/pilot if so required.

3.3.2. The application to ACG shall contain:

- aircraft and engine type
- maximum permissible landing/take off mass
- information on aircraft performance (e.g. one engine out climb performance)
- requested meteorological minima
- charts intended for use.

3.3.2.1. The following performance data (as applicable) are required for an altitude of 3500 FT AMSL:

3.3.2.1.1. all-engines IAS and bank-angle applied,

- at ISA + 10°C,
- at ISA - 10°C and anti-ice equipment on as required

3.3.2.1.2. one engine out climb gradient, IAS and bank-angle applied

- at ISA + 10°C,
- at ISA - 10°C and anti-ice equipment on as required

Note: Sample calculations and details for approval shall be obtained by special.procedures@austrocontrol.at

3.3.3. The relevant performance data shall be submitted in a listed form including copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual or other approved Performance data.

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

3.3.5. Operators shall address their application to:

3.3.5.1. Contact:

Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 6656 or +43 5 1703 6666

EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

3.4. Instrument approach procedure East

LOC/DME EAST via NDB RTT

LOC OEJ for missed approach **NOT** approved!

3.4.1. General provisions

A localizer (OEV 111,10 MHz, LOC course 254° MAG) on the aerodrome but 3,5° offset from the runway centre line and a collocated DME are providing course guidance and distance information during the instrument phase of the descent procedure and in case of a missed approach. A glidepath which is frequency-paired with LOC OEV is available coinciding with the DME descent gradient of 3,77° between D - 19 OEV and the threshold.

The visual part of the procedure requires effective external VISUAL reference at the applicable MAPt.

3.4.2. Initial approach segment

Main radio navigational aid and initial approach fix for this procedure is NDB RTT.

If necessary enter the holding pattern of NDB RTT (inbound track 224°, right turn, 9500 FT AMSL).

LOC and DME OEV on 111,10 MHz shall be positively identified not later than overhead NDB RTT (D - 26,1 OEV).

3.4.3. Intermediate approach segment

Leave NDB RTT on QDR 207°, continue descent - if necessary - to 9500 FT AMSL and intercept LOC about D - 21 OEV (LOC course 254° MAG); maintain 9500 FT or above until passing D - 19 OEV.

3.4.4. Final approach to minimum descent altitude (MDA)

Commence final descent on LOC course 254° when passing D - 19 OEV (FAF) and descend to minimum descent altitude (MDA), checking altitude at DME FIX:

D - 19,0 OEV 9500 FT or above

D - 17,0 OEV 8700 FT or above

D - 14,0 OEV 7500 FT or above

D - 9,0 OEV 5500 FT or above

D - 6,3 OEV 4400 FT or above

D - 3,5 OEV 3300 FT or above.

The GP information coincides with the above prescribed altitudes between D - 19 and the MDA.

A descent gradient of 6,6% (i.e. 3,77°) respectively 400 FT/NM is required.

If no effective external visual reference at the MAPt, or when discontinuing an approach between D - 19 OEV and the MAPt, climb on LOC course 254° to D-1 OEV.

Note: The LOC - course is 3,5° offset from the RWY centre line!

3.4.5. Missed approach segment and discontinued approach procedure

Final decision point to commence the VISUAL SEGMENT of the instrument approach procedure is the MAPt.

At D - 1 OEV turn left and follow QDM 060° in direction to locator RUM. Maximum turn radius of 1700 M.

Rejoin LOC OEV (111,10 MHz) outbound and continue with maximum climb gradient. When crossing D -14 OEV turn left to NDB RTT and enter the holding in 9500 FT.

Minimum required missed approach climb gradient

MDA 4900 FT AMSL 2,5% MAPt D - 7,5 OEV

MDA 4400 FT AMSL 3,0% MAPt D - 6,3 OEV

MDA 3700 FT AMSL 4% MAPt D - 4,5 OEV

MDA 3300 FT AMSL 5% MAPt D - 3,5 OEV.

3.4.6. Visual segment

Meteorological minima see item 3.1.2.10.

Having established effective external VISUAL reference between D - 6,3 OEV and MAPt the flight shall be continued with visual reference either straight - in to RWY 26 (distance depending on MAPt versus missed approach climb performance) or on to a right hand traffic circuit to RWY 08 (according to AIP chart LOWI AD 2 MAP 14-1). The prescribed minimum flight visibility shall be observed during the visual part of the procedure.

Recommended practice during FOEHN conditions see 3.1.2.5..

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1

3.5. Special instrument approach procedure East

LOC/DME EAST via NDB RTT

Missed approach along LOC OEJ!

3.5.1. General provisions

The use of this procedure is only for multi engine aircraft with special performance, e.g. specific turn radii, increased one-engine out missed approach climb gradient and requires a permission by the competent authority as described in item 3.3..

Special crew training is required.

Any deviation requires a special documentation by the operator/PIC!

A localizer (OEV 111,10 MHZ, LOC course 254° MAG) on the aerodrome but 3,5° offset from the runway centre line and a collocated DME are providing course guidance and distance information (DME - FIX) during the instrument phase of the descent procedure and in case of a missed approach. A glidepath which is frequency-paired with LOC OEV is available coinciding with the DME descent gradient of 3,77° between D-19 OEV and the threshold.

3.5.2. Initial approach segment

Main radio navigational aid and initial approach fix (IAF) for this procedure is NDB RTT.

If necessary enter the holding pattern of NDB RTT (inbound track 224°, right turn, 9500 FT AMSL).

LOC and DME OEV on 111,10 MHZ shall be positively identified not later than overhead NDB RTT (D - 26,1 OEV).

3.5.3. Intermediate approach segment

Leave NDB RTT on QDR 207°, continue descent - if necessary - to 9500 FT AMSL and intercept LOC about D - 21 OEV (LOC course 254° MAG); maintain 9500 FT or above until passing D - 19 OEV.

3.5.4. Final approach to minimum descent altitude (MDA)

Commence final descent on LOC course 254° when passing D - 19 OEV (FAF) and descend to approved minimum descent altitude (MDA), checking altitude at DME - FIX:

D - 19,0 OEV 9500 FT or above

D - 17,0 OEV 8700 FT or above

D - 14,0 OEV 7500 FT or above

D - 9,0 OEV 5500 FT or above

D - 6,3 OEV 4400 FT or above

D - 5,0 OEV 3900 FT or above

D - 3,5 OEV 3300 FT or above

The GP information coincides with the above prescribed altitudes between D - 19 and the MDA.

A descent gradient of 6,6% (i.e. 3,77°) respectively 400 FT/NM is required.

If no effective external visual reference at the MAPt, or when discontinuing an approach between D - 19 OEV and the MAPt, climb on LOC course 254° to D-0,8 OEV.

Note: The LOC - course is 3,5° offset from the RWY centre line!

3.5.5. Missed approach segment

Final decision point to commence the VISUAL SEGMENT of the instrument approach procedure is the approved MAPt.

At D - 0,8 OEV climb in a left turn and follow QDM 060° in direction to locator RUM. Maximum turn radius of 1600 M.

Latest over locator RUM join LOC/DME OEJ (109,70 MHZ) and continue climb on LOC OEJ (065°/062°) with maximum climb gradient.

When crossing 9500 FT AMSL turn left to NDB RTT and hold.

Due to erroneous LOC indications when off centerline from DME D-2 before until DME D-2 after LOC station, use QDR locator RUM as additional guidance.

Minimum required missed approach climb gradient:

according special authorization.

Note: Sample calculations and details for approval shall be obtained by special.procedures@astrocontrol.at

3.5.6. Visual segment

Meteorological minima **according special authorization.**

Having established effective external VISUAL reference (between D - 6,3 OEV and MAPt) the flight shall be continued with visual reference either straight - in to RWY 26 or on to a right hand traffic circuit to RWY 08 (according to AIP chart LOWI AD 2 MAP 14-1).

Recommended practice during FOEHN conditions see 3.1.2.5..

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2

3.5.7. Application

3.5.7.1. Operators shall address their application to:

3.5.7.1.1. Contact:

Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 / 6656 or +43 5 1703 / 6666

EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

3.6. LOC Romeo approach – Procedure Guidelines (Authorization required)

(LOC/DME East procedure followed by RNP 0.3 Missed approach)

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

3.6.1. Purpose and Scope

3.6.1.1. This LOC/DME approach procedure followed by an RNP 0.3 missed approach is based on ICAO Doc 8168 and 9905 and merges the benefits of LOC-accuracy on final and initial missed approach as well as RNP 0.3 accuracy during the further missed approach. ARINC 424 RF coding and navigation capability in the missed approach reduces the size of protected airspace during turn significantly since no wind spiral has to be considered.

Note: To assure availability of GNSS signal operators/pilots shall perform a RAIM check. A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <https://augur.eurocontrol.int>

3.6.2. Procedure Characteristics

3.6.2.1. The approach is a LOC/DME approach (equal to LOC/DME East approach according item 3.4.) with initial missed approach along MT 254° to WI700 (= LOC Station OEV).

Nominal descent angle from FAF to MAPt is 3,77°.

Protected airspace in the final approach is based on OAS according ICAO Doc 8168 Vol. II.

Protected airspace during missed approach is based on 2x RNP (e.g.: 0.6 NM for RNP 0.3) in accordance with ICAO Doc 9905.

If no effective external visual reference at the MAPt or when discontinuing an approach between D-19 OEV and the MAPt, climb with maximum gradient on MT 254° to WI700 (LOC course OEV 254° provides guidance until short before WI700), thereafter the missed approach is based on RNP 0.3 and therefore LNAV shall be engaged accordingly.

Climb and follow the further missed approach procedure as charted for this approach (basically the same as for the RNP Z RWY 26 (AR) approach (item 3.9.)).

During RF transition MAX IAS 165KT.

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

3.6.3. Equipment Requirements

3.6.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better ($\leq 0.3\text{NM}$)

3.6.3.2. Dual GNSS and at least one IRU or equivalent;

DME/DME or VOR/DME not authorized for update during missed approach.

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

3.6.3.4. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS as amended

3.6.4. Flight Operations

3.6.4.1. The applicable regulations linked to a Specific Approval for RNP AR APCH may be found in EASA Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012). The applicable AMC/GM material within Part-ARO and Part-SPA.

3.6.5. Application

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

3.6.5.2. The application shall contain:

- Aircraft type
- Relevant details of the AFM showing compliance with the requirements
- Standard Operating Procedures and flight crew training documentation for normal and non normal operation including documentation changes (FCOM, AFM, etc.)
- Safety Analysis in regard to accuracy, integrity, continuity and availability for normal and non normal operations
- a copy of the letter of approval to conduct RNP AR operations granted by their national aviation authority
- A shortened approval process will be applied for operators holding an approval for RNP Z RWY 26 (AR) according item 3.9..

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

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

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

3.6.5.4. Operators shall address their application to:

3.6.5.4.1. Contact:

Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 / 6656 or +43 5 1703 / 6666

EMAIL: special.procedures@astrocontrol.at

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 13-1-2-3

3.7. Instrument approach procedure RNP E RWY 26 (LPV only)

3.7.1. General provisions

This RNP approach provides an ILS-like guidance based on EGNOS with a 10 NM final descent at 3.5 degrees. The intermediate and final approach course is slightly offset (4.7 degrees) to the left of the runway centreline.

This instrument approach procedure does not require any special authorization by the competent national authority! For operators and pilots who have been adequately briefed on this approach procedure but with no flight experience/training, the weather minima shall be increased to VIS 5 KM and ceiling 3000 FT AAL (5000 FT AMSL).

Pilots shall be well familiar with RNP APCH approaches to LPV minima in general and with this procedure and the surrounding mountainous terrain in particular.

Aircraft need to be certified for SBAS approaches to LPV minima in accordance with EASA CS-ACNS as amended.

Flight crews using this approach procedure shall fulfil all requirements according to the general regulations.

Whenever the required EGNOS/GPS service is not available to fly this approach procedure, Austro Control will issue the corresponding NOTAMs.

3.7.2. Missed approach segment

The missed approach includes a minimum bank angle restriction of at least 25 degrees during the first turn due to terrain. This minimum bank angle is applicable in relation to the maximum IAS published for the turn. For turns at lower speeds, the minimum bank angle will accordingly decrease. As a rule of thumb, a bank angle resulting in a standard rate turn can be considered safe.

3.7.3. Visual manoeuvre

Meteorological minima see item 3.1.2.10.

Having established effective external VISUAL reference at the decision height/point at the latest, the flight shall be continued with visual reference either straight in to RWY 26 or join a right-hand traffic circuit to RWY 08 (according to chart LOWI AD 2 MAP 14-1). The prescribed minimum flight visibility shall be observed during the visual part of the procedure.

Recommended practice during FOEHN conditions see item 3.1.2.5..

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 13-2-2

3.8. RNP Z RWY 08 (AR) – Procedure Guidelines (Authorization required)

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

3.8.1. Purpose and Scope

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

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

A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <https://augur.eurocontrol.int>

3.8.2. Procedure Characteristics

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

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

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

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

ARINC 424 coding of the procedure for the transition from WI751 to WI752 and WI753 to WI754 must be RF.

During RF transition MAX IAS 175KT (turn 1) or MAX IAS 165KT (turn 2).

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

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

3.8.3. Equipment Requirements

3.8.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better ($\leq 0.3\text{NM}$)

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

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

3.8.3.4. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS as amended

3.8.4. Flight Operations

3.8.4.1. The applicable regulations linked to a Specific Approval for RNP AR APCH may be found in EASA Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012). The applicable AMC/GM material within Part-ARO and Part-SPA.

3.8.5. Application

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

3.8.5.2. The application shall contain:

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

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

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

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

3.8.5.4. Operators shall address their application to:

3.8.5.4.1. Contact:

Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 / 6656 or +43 5 1703 / 6666

EMAIL: special.procedures@astrocontrol.at

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 13-3-1

3.9. RNP Z RWY 26 (AR) – Procedure Guidelines (Authorization required)

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

3.9.1. Purpose and Scope

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

Note: To assure availability of GNSS signal operators/pilots shall perform a RAIM check.
A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on: <https://augur.eurocontrol.int>

3.9.2. Procedure Characteristics

3.9.2.1. Nominal descent angle from FAP: 3,5° (6,1%).

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

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

The use of ARINC Path Terminators for the coding of the procedure must be limited to the following leg types:

IF, TF, RF, HM.

ARINC 424 coding of the procedure for the transition from WI007 to WI008 must be RF.

During RF transition MAX IAS 165KT.

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

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

3.9.3. Equipment Requirements

3.9.3.1. Approved Dual FMS installation according AC20-138() including RNP capability of 0.3NM or better ($\leq 0.3\text{NM}$)

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

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

3.9.3.4. Required RNP AR APCH functions / airworthiness according EASA CS-ACNS as amended

3.9.4. Flight Operations

3.9.4.1. The applicable regulations linked to a Specific Approval for RNP AR APCH may be found in EASA Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012). The applicable AMC/GM material within Part-ARO and Part-SPA.

3.9.5. Application

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

The application shall contain:

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

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

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

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

3.9.5.2. Operators shall address their application to:

3.9.5.2.1. Contact:

Austro Control GmbH
Flugsicherungsstelle Innsbruck
ATM/TERM Innsbruck
Postfach 1
6026 Innsbruck
AUSTRIA

FAX: +43 5 1703 / 6656 or +43 5 1703 / 6666

EMAIL: special.procedures@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 9-2-2, LOWI AD 2 MAP 13-3-2

4. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

4.1. Ein Start bei geringer Sicht ist dann gegeben, wenn die Pistsichtweite (RVR) weniger als 550 M beträgt.

4. LOW VISIBILITY PROCEDURES

4.1. A low visibility take-off is given when the Runway Visual Range (RVR) is less than 550 M.

LVP beim Start / LVP for Take-off	
AKTIVIERUNG / ACTIVATION	via RTF or ATIS: "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"
ANWENDUNG / APPLICATION	RVR for Touchdownzone (TDZ) is less than 550 M

4.2. Verfahren für einen Start bei geringer Sicht stellen sicher, daß sich immer nur ein Luftfahrzeug auf den Manövrierflächen befinden darf und die Bewegung von Personen und Fahrzeugen auf der Manövrierfläche kontrolliert und auf das unbedingt erforderliche Minimum beschränkt ist.

Allgemeines siehe AD 1.1

5. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER TMA LOWI 1-5

5.1. Allgemeines

5.1.1. Für alle Flüge in den TMA LOWI 1-5 wird die Führung eines Transponders (Mode C) dringend empfohlen.

5.2. Transitflüge

5.2.1. Transitflüge werden normalerweise direkt zu einem verlautbarten Meldepunkt und in weiterer Folge entlang der verlautbarten Sichtflugstrecken freigegeben. APP kann jedoch je nach Verkehrslage bzw. auf Verlangen des Piloten auch Transitrouten abseits der verlautbarten Strecken freigegeben (z.B.: Direkt Routen NOVEMBER 1 - BRENNER und vv, MIKE 1 - NOVEMBER 1 und vv, etc.).

5.2.2. Transitflüge ohne Transponder müssen mit Verzögerungen rechnen.

5.2.3. NORDO Transitflüge sind nicht zulässig.

5.3. Sonstiges

5.3.1. Außerhalb der Betriebszeiten der Flugverkehrskontrollstelle Innsbruck ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

LOWI AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

1. Zusatzregelung für Innsbruck

1.1. Für Flüge bei Nacht ist zusätzlich zu beachten: Sofern zwei oder mehrere benachbarte Hindernis- oder Gefahrenfeuer im Gebiet südlich des Flugplatzes ausgefallen sind, werden anfliegende Luftfahrzeuge unverzüglich von der Flugverkehrskontrollstelle darüber informiert. Die Entscheidung, ob ein Anflug begonnen, bzw. fortgesetzt wird, liegt beim PIC. Für den Platzrundenanflug zur Piste 08 oder bei Start auf Piste 26 muß eines der beiden westlichsten blinkenden Feuer in Betrieb sein.

2. Festgelegte Punkte - Instrumentenflugverfahren
Koordinaten in Klammern sind nur zur Referenz angeführt.

4.2. Procedures for Low Visibility Take-Off shall ensure that only one aircraft at a time is allowed on the manoeuvring area and that the operation of persons and vehicles on the manoeuvring area is controlled and restricted to the essential minimum.

General see AD 1.1

5. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMA LOWI 1-5

5.1. General

5.1.1. For all flights within TMA LOWI 1-5 a functioning Transponder (Mode C) is strongly recommended.

5.2. Transitflights

5.2.1. Transitflights will normally be cleared directly to a published reporting point and thereafter along the published routes. Depending on traffic situation APP may, however, order deviations aloof from published VFR-routes or give approval to such requests from pilots, respectively (e.g.: direct routing NOVEMBER 1 - BRENNER and vv, MIKE 1 - NOVEMBER 1 and vv, etc.).

5.2.2. Transitflights without transponder have to expect delays.

5.2.3. NORDO transitflights are not permitted.

5.3. Miscellaneous

5.3.1. Outside duty hours of air traffic control unit Innsbruck pilots shall contact ACC/FIC Wien for clearance.

LOWI AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Supplementary regulations for Innsbruck

1.1. For flights during night it has to be additionally noted: In case two or more neighbouring obstruction lights or hazard beacons in the area south of the aerodrome are inoperative, approaching aircraft will be informed immediately by ATC. The decision whether to start or continue the approach rests solely with the PIC. For visual manoeuvres to RWY 08 or take-off on RWY 26 one of the two most west blinking lights has to be in operation.

2. Designated points - Instrument flight procedures
Coordinates in brackets are for reference only.

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ADILO	47 20 44.93N 010 56 51.55E	SID RWY 08
ADWIG	LOC OEV / QDR-207 RTT (LOC OEV / D-21.0 OEV) (47 20 06.82N 011 51 20.45E)	IAP RWY 26
BILDU	47 10 13.60N 010 39 42.41E	STAR

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
BRENO	46 58 48.00N 011 22 36.00E	SID RWY 08, SID RWY 26, STAR
ELMEM	47 17 08.28N 010 34 14.66E	IAP RWY 08, STAR
KOGOL	47 37 20.16N 011 23 59.46E	SID RWY 08, SID RWY 26
LIZUM	47 06 54.25N 011 45 21.73E	STAR
MADEB	47 19 27.75N 010 17 19.99E	STAR
MOGTI	47 23 20.33N 010 43 00.61E	SID RWY 08, SID RWY 26
NANIT	47 23 34.87N 012 20 47.17E	STAR
OBEDI	47 19 40.43N 013 19 47.09E	SID RWY 08, SID RWY 26
RW08	47 15 31.97N 011 19 54.11E	IAP RWY 08
RW26	47 15 41.82N 011 21 25.24E	IAP RWY 26
TULSI	47 42 05.79N 011 47 19.53E	STAR
UMVEG	47 12 41.83N 011 53 47.66E	STAR
UNKEN	47 49 18.42N 012 36 03.59E	SID RWY 08, SID RWY 26
WI002	47 22 36.01N 011 49 30.01E	IAP RWY 08, IAP RWY 26, SID RWY 26
WI005	47 15 08.72N 011 16 06.82E	IAP RWY 08, IAP RWY 26, SID RWY 26
WI006	47 18 20.40N 011 05 09.80E	IAP RWY 08, IAP RWY 26, SID RWY 26
WI007	47 19 12.18N 010 58 59.94E	IAP RWY 26, SID RWY 26
WI008	47 16 38.56N 010 59 21.62E	IAP RWY 26, SID RWY 26
WI009	47 17 53.02N 010 58 34.83E	IAP RWY 26, SID RWY 26
WI103	47 16 16.49N 011 26 47.56E	IAP RWY 08, IAP RWY 26, SID RWY 26
WI501	47 15 08.72N 011 16 06.80E	SID RWY 26
WI502	47 18 20.40N 011 05 09.85E	SID RWY 26
WI505	47 15 08.72N 011 16 06.85E	SID RWY 26
WI506	47 17 24.69N 011 08 21.27E	SID RWY 26
WI507	47 18 20.40N 011 05 09.75E	SID RWY 26
WI520	47 16 22.53N 011 26 33.78E	SID RWY 08
WI521	47 18 41.52N 011 38 50.93E	SID RWY 08, SID RWY 26
WI522	47 23 47.76N 011 49 38.00E	SID RWY 08
WI528	47 15 29.00N 011 19 27.00E	SID RWY 26
WI529	47 15 42.00N 011 16 18.00E	SID RWY 26
WI531	47 15 04.00N 011 22 06.00E	SID RWY 26
WI601	47 02 04.00N 011 31 44.00E	STAR
WI610	47 23 22.41N 011 46 54.41E	IAP RWY 26
WI611	47 19 44.76N 011 40 55.80E	IAP RWY 26
WI612	47 18 21.49N 011 38 38.95E	IAP RWY 26
WI613	47 17 53.55N 011 35 47.48E	IAP RWY 26
WI614	47 15 44.57N 011 22 42.29E	IAP RWY 26
WI666	47 22 35.13N 011 45 36.39E	IAP RWY 26

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WI700	47 15 30.91N 011 20 26.63E	IAP RWY 26
WI749	47 17 22.16N 010 38 42.94E	IAP RWY 08
WI751	47 18 34.91N 011 03 09.49E	IAP RWY 08
WI752	47 18 21.18N 011 05 08.91E	IAP RWY 08
WI753	47 15 18.89N 011 14 22.66E	IAP RWY 08
WI754	47 15 07.99N 011 16 12.91E	IAP RWY 08
WI755	47 15 40.17N 011 03 27.53E	IAP RWY 08
WI756	47 17 13.57N 011 15 43.43E	IAP RWY 08
WI802	47 17 46.91N 010 50 22.55E	SID RWY 26
WI810	47 17 23.71N 010 40 36.33E	IAP RWY 08
WI811	47 17 41.19N 010 47 53.94E	IAP RWY 08
WI812	47 17 48.33N 010 50 56.30E	IAP RWY 08
WI813	47 18 04.14N 010 57 49.49E	IAP RWY 08
WI814	47 18 13.91N 011 02 13.67E	IAP RWY 08
XEBIX	47 24 00.04N 010 28 47.55E	STAR

3. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

3. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
BRENNER	BR	47 00 43N 011 29 54E	MIKE 2	M2	47 17 56N 011 39 56E
FOXTROT	F	47 17 22N 011 52 25E	MIKE 3	M3	47 14 24N 011 25 06E
GOLF	G	47 15 47N 011 17 41E	NOVEMBER 1	N1	47 23 10N 011 15 31E
HOTEL	H	47 19 48N 011 07 27E	NOVEMBER 2	N2	47 20 09N 011 10 39E
INDIA	I	47 14 10N 011 16 49E	SIERRA	S	47 10 57N 011 23 55E
KILO	K	47 12 40N 011 00 00E	WHISKEY 1	W1	47 16 40N 010 57 51E
MIKE 1	M1	47 24 10N 011 48 13E	WHISKEY 2	W2	47 17 11N 011 10 11E

4. Sonstige Landeflächen

4. Other landing areas

ART	RICHTUNG GEO	MAßE DER LANDEFLÄCHE (M)	TRAGFÄHIGKEIT UND OBERFLÄCHE DER LANDEFLÄCHE	ANMERKUNGEN
TYPE	TRUE BRG GEO	DIMENSIONS OF LANDING AREA (M)	STRENGTH AND SURFACE OF LANDING AREA	REMARKS
GLD LDG AREA	NIL	350 x 50	NIL Gras / Grass	NIL

LOWI AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWI AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte - ICAO	LOWI AD 2 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Flugplatzhinderniskarte - ICAO Type A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 08/26)	LOWI AD 2 MAP 4-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 08/26)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 08)	LOWI AD 2 MAP 9-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 08)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 26)	LOWI AD 2 MAP 9-2-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 26)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RNP RWY 26)	LOWI AD 2 MAP 9-2-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RNP RWY 26)
Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO	LOWI AD 2 MAP 11-1	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOWI AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (LOC/DME Procedure EAST)	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (LOC/DME Procedure EAST)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (Special LOC/DME Procedure EAST)	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (Special LOC/DME Procedure EAST)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (LOC R RWY 26)	LOWI AD 2 MAP 13-1-2-3	Instrument Approach Chart - ICAO (LOC R RWY 26)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Y RWY 08)	LOWI AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Y RWY 08)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP E RWY 26)	LOWI AD 2 MAP 13-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP E RWY 26)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 08 (AR))	LOWI AD 2 MAP 13-3-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 08 (AR))
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 26 (AR))	LOWI AD 2 MAP 13-3-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 26 (AR))
Sichtanflugkarte - ICAO	LOWI AD 2 MAP 14-1	Visual Approach Chart - ICAO
Sichtflugkarte INNSBRUCK	LOWI AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights INNSBRUCK

LOWI AD 2.25 "VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION"

LOWI AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

RWY 08		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
NOT APPLICABLE / NO PENETRATION		

RWY 26		
Instrument Flight Procedure	Line of Minima	Approach Speed Category
RNP E RWY 26 (LPV only)	LPV	CAT A/B/C