

**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 TEL: +43 512 225 25-0 FAX: +43 512 225 25-102 SITA: INNAPXH |
| | AD OPERATOR, ADDRESS, TELEPHONE, TELEFAX, TELEX, AFS, EMAIL, WEBSITE | |
| 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/ARO Wien, TEL: +43 5 1703-3211, FAX: +43 5 1703-3256 |
| | AIS BRIEFING OFFICE | |

| | | |
|----|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 - Aufsetzzonen - 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 / "Runway Guard Lights" nicht vorhanden. Rollhaltbefehrerung A, B, Z für die Betriebspiste während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Intensität den Wetterbedingungen angepasst. |
| | STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS | TWY A, B, Y and Z / Runway Guard Lights - NIL. Stop bar lights A, B, Z for the runway in use during operational hours. Intensity adjusted to weather conditions. |
| 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) | TAGESKENN- ZEICHNUNG | ART UND FARBE DER BEFEUER- UNG |
|---------------------------------------------------------------|----------------------|----------|-----------------------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|
| OBST ID / DESIGNATION | OBST TYPE | | ELEV (FT) | | MARKING | TYPE AND COLOUR OF LGT |
| a | b | c | d | | e | |
| 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 | Weatherradar 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 PISTENENDSICHERHEITSFLÄCHE (M) | AUFFANGVORRICHTUNG 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 | ROLLBAHNRAND- 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 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 |
| 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- 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 |
| 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.

Motorkunstflüge im Platzrundenbereich sind untersagt.

2. TRAININGSFLÜGE

2.1. Trainingsflug ist jeder der Ausbildung und Überprüfung von Piloten dienende Flug ungeachtet der Flugregeln, nach denen dieser durchgeführt wird.

2.2. Die Flugverkehrskontrolle genehmigt Trainingsflüge nur bis zu einem Ausmaß, durch das keine wesentlichen Verzögerungen für den an- und abfliegenden Verkehr - insbesondere für Flüge im Linien- und Bedarfsverkehr - entstehen.

- 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.

2. TRAINING FLIGHTS

2.1. Training flight is any flight operated with the purpose of training and check-out of pilots, irrespective of the flight rules under which the flight is conducted.

2.2. ATC will only approve training flights to an extent not causing excessive delays to arriving and departing traffic, in particular to scheduled and non-scheduled commercial air traffic.

2.2.1. Deshalb ist es wichtig, dass der Pilot das beabsichtigte Flugprogramm möglichst frühzeitig vor dem geplanten Abflug mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle koordiniert.

2.2.2. Zuständige Flugverkehrskontrollstelle ist die Flugplatzkontrollstelle bei Trainingsflügen, die zur Gänze im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes durchgeführt werden sollen.

Bei darüber hinausführenden Trainingsflügen ist die Anflugkontrollstelle zuständig.

LOWI AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

1. Vorzugsweise Pistenrichtung

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

2. Entsprechend der österreichischen "Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLV 2005" (BGBl. II NR 425/2005), gilt:

An- und Abflüge auf österreichischen Zivilluftplätzen 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 notwendigem 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)

2.2.1. Therefore it is essential, that the pilot coordinates the intended flight programme as early as possible before the planned departure with the relevant ATC unit.

2.2.2. Training flights to be conducted wholly within the aerodrome traffic circuit of a controlled aerodrome shall be coordinated with the tower control unit.

Training flights beyond the aerodrome traffic circuit shall be coordinated with the approach control unit.

LOWI AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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. 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. 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.

2.2.1.1. 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.

2.1. 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. 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. 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.

2.3. 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.

2.2.3.2. 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. 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. 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 umflogen 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.

2.4. 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 verlautbarten Sichtflugstrecken freigegeben. TWR kann jedoch je nach Verkehrslage bzw. auf Verlangen des Piloten auch Transitrouten abseits der verlautbarten 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.

2.3.4. 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. 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. 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.

2.6.2.4. 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 Segelfluggtätigkeit innerhalb des Segelfluggeländes, sowie andere Luftfahrzeuge auf Gegenkurs.

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. 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. 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.

2.9.3. 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. 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>

2.9.4. 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. Sonstiges

2.10. Miscellaneous

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

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

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

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

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@astrocontrol.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@astrocontrol.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@astrocontrol.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@austrocontrol.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 0.3NM)

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@austrocontrol.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 Pistensichtweite (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.

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.

Allgemeines siehe AD 1.1

General see AD 1.1

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

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

5.1. Allgemeines

5.1. General

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

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

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 freigeben (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.

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 |
| 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 |

| DESIGNATOR | POSITION | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------------------------------|
| 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 |
| 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 |

| DESIGNATOR | POSITION | PROCEDURE |
|------------|----------------------------|------------|
| 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 |