

## AD 1 FLUGPLÄTZE / HUBSCHRAUERLANDE- PLÄTZE - EINLEITUNG

### AD 1.1 FLUGPLATZ / HUBSCHRAUBERLANDE- PLATZ VERFÜGBARKEIT UND BENÜTZUNGS- BEDINGUNGEN

#### 1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

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

#### 1.1. Benützungsbedingungen

Die Benützung der Flughäfen (Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg, Wien-Schwechat sowie Linz als Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung) und öffentlichen Flugfelder (Vöslau, Wels, Zell am See) ist durch die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen, die beim Flugplatzhalter erhältlich sind, geregelt.

Die Benützung von privaten Flugfeldern ist an die vorher einzuholende Genehmigung des Flugplatzhalters gebunden („prior permission required“, „PPR“). Die Abgabe eines Flugplanes gilt nicht als Einholung der Benützungsgenehmigung.

Für die Flugdurchführung erforderliche Informationen sind vom verantwortlichen Piloten beim Flugplatzhalter einzuholen.

#### 1.2. Bestimmungen, auf die sich die Dienste stützen

Errichtung, Betrieb und Dienste auf Flughäfen basieren auf den folgenden Standards und Empfehlungen, soweit zutreffend. Auf Flugfeldern wird nationales Recht angewandt.

- ICAO Annex 2 - Rules of the Air;
- ICAO Annex 6 - Operation of Aircraft;
- ICAO Annex 10 - Aeronautical Telecommunications (Volume I - Radio Navigation Aids);
- ICAO Annex 14 - Aerodromes (Volume I - Aerodrome Design and Operations);
- ICAO Annex 14 - Aerodromes (Volume II - Heliports);
- ICAO Doc 8168 - Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations;
- ICAO Doc 9157 - Aerodrome Design Manual;
- ICAO Doc 9365 - Manual of All Weather Operations;
- ICAO Document 9476 - Manual of Surface Movement Guidance and Control System;
- ICAO Doc 9981 - Procedures for Air Navigation Services - Aerodromes;
- ICAO EUR Doc 013 - European Guidance Material on All Weather Operations at Aerodromes;
- ECAC Document 17 - Common European Procedures for Cat II and Cat III ILS operations;
- CS-AWO All-weather operations;
- Commission Regulation (EC) No 859/2008 i.d.g.F. / as amended;
- Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 i.d.g.F. / as amended;
- Commission Regulation (EU) No 965/2012 i.d.g.F. / as amended;
- Commission Regulation (EU) No 139/2014 i.d.g.F. / as amended;
- Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 i.d.g.F. / as amended;
- Austrian Ordinance "Zivilflugplatzverordnung", BGBI. Nr. 313/1972 i.d.g.F. / as amended;
- Austrian Ordinance "Zivilflugplatzbetriebsordnung 2024", BGBI. II Nr. 397/2023.

## AD 1 AERODROMES / HELIPORTS - INTRODUCTION

### AD 1.1 AERODROME / HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE

#### 1. GENERAL CONDITIONS

Airports are operated by Airport Operating Companies, airfields by private aerodrome operators. The supervising authority for airports is the Federal Ministry of Innovation, Mobility and Infrastructure, the supervising authority for airfields is the district administrative authority.

#### 1.1. General conditions for use

The use of airports (Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg, Wien-Schwechat and Linz, which is a military aerodrome with civil co-use) and public airfields (Vöslau, Wels, Zell am See) is regulated by the Civil Aerodrome User Conditions, which may be obtained from the aerodrome operator concerned.

The use of private airfields depends on prior permission by the aerodrome operator ("prior permission required", "PPR"). The request for permission is not accomplished by submission of a flight plan.

Information required for individual flights has to be obtained by the pilot-in-command from the aerodrome operator.

#### 1.2. Provisions on which the services are based

Establishment, operation and services at airports are based on the following standards and recommended practices, if applicable. For airfields, national legislation is applied.

Abweichungen zu den anzuwendenden ICAO Standards sind im Kapitel GEN 1.7 verlautbart. Soweit dort keine entsprechenden Abweichungen verlautbart sind und soweit die anzuwendenden EU-Verordnungen nichts Gegenteiliges normieren sind die Anhänge zum Abkommen von Chicago anwendbar.

## 2. ZIVILE BENÜTZUNG VON MILITÄRFLUGPLÄTZEN

Für die angeführten militärischen Flugplätze Aigen im Ennstal (LOXA), Tulln (LOXT), Wr. Neustadt/West (LOXN) und Zeltweg (LOXZ) gilt:

Die Benützung von österreichischen Militärfugplätzen durch Zivilluftfahrzeuge ist gemäß § 62 Luftfahrtgesetz (LFG) nur mit Bewilligung des Bundesministeriums für Landesverteidigung zulässig. Dies gilt auch für die Verwendung von österreichischen Militärfugplätzen als Ausweichfugplatz für Zivilluftfahrzeuge. Die Benützung von österreichischen Militärfugplätzen durch Zivilluftfahrzeuge wird grundsätzlich nur innerhalb der Normdienstzeit der örtlichen Militärfugleitung erteilt. Flüge nach bzw. von im Ausland gelegenen Flugplätzen sind grundsätzlich nur zulässig, sofern die betreffenden Staaten sowohl den Schengener Grenzkodex, VO (EU) 2016/399 i.d.g.F., in vollem Umfang anwenden, als auch Mitgliedstaaten der Zollunion sind. Eine Benützung für Zwecke der gewerblichen Luftfahrt ist nicht zulässig. Eine Betankung von Zivilluftfahrzeugen ist nicht möglich. Zusätzlich zur Bewilligung nach § 62 LFG benötigen ressortfremde Personen zum Betreten eines militärischen Bereiches grundsätzlich entweder eine Tagespassierkarte oder eine Dauerpassierkarte. Anträge betreffend den Zutritt zu militärischen Liegenschaften sind beim örtlichen zuständigen Garnisons- und Kasernenkommandanten im Wege der Betriebsstaffel einzubringen. Bewilligungen können jederzeit mit sofortiger Wirkung widerrufen werden, wenn es die Umstände erfordern. Es wird daher empfohlen, einen allfälligen Antrag zeitgerecht, mindestens 4 Wochen vor dem beabsichtigten Termin der Mitbenutzung einzubringen.

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

- Antragsteller mit vollem Namen und Anschrift (Hauptwohnsitz) sowie je nach Rechtsnatur das Geburtsdatum bzw. die Firmenbuchnummer bzw. die UID-Nummer bzw. die Vereinsregisternummer bzw. das Geburtsdatum einer zur Vertretung nach außen befugten Person  
Hinweis: Im Falle von Gesellschaften ist der Antrag durch ein zur Vertretung nach außen befugtes Organ einzubringen. Auf die Vertretungsbefugnis ist im Antrag hinzuweisen.
- Type des (der) Luftfahrzeuge(s)
- Kennzeichen des (der) Luftfahrzeuge(s)
- MTOW des (der) Luftfahrzeuge(s)
- Nachweis über die Halterschaft des (der) zur Mitbenutzung beantragten Zivilluftfahrzeuge(s) durch Vorlage des (der) Eintragungsscheine(s) bzw. wenn der Antragsteller nicht gleichzeitig der Halter ist, ist zusätzlich zum Eintragungsschein auch die Vollmacht des Halters des (der) Zivilluftfahrzeuge(s) vorzulegen

Differences to the applicable ICAO standards are published in chapter GEN 1.7. If no relevant differences are published in GEN 1.7 and notwithstanding the applicable EU-Regulations, the Annexes to the Chicago convention are applicable.

## 2. CIVIL USE OF MILITARY AIR BASES

For the military aerodromes, i.e. Aigen im Ennstal (LOXA), Tulln (LOXT), Wr. Neustadt/West (LOXN) and Zeltweg (LOXZ) the following provisions apply:

Civilian aircraft may use military airfields in Austria pursuant to section 62 Aviation Act only after obtaining prior permission of the Federal Ministry of Defence. This also applies to the use of Austrian military airfields as alternative airfields for civilian aircraft. As a matter of principle, a permission for civilian aircraft to use military airfields in Austria is issued only within the regular working hours of the local military air-traffic control. Flights to or from airfields located abroad are permissible only if the respective states both apply the Schengen Borders Code and Regulation (EU) 2016/399 as amended to the full extent and if they are members of the customs union. Military airfields may not be used for the purpose of commercial aviation. The Refuelling of civilian aircraft is not permitted. In addition to a licence pursuant to section 62 Aviation Act, persons not employed with the Ministry of Defence require a day permit or a permanent permit to enter a military compound. Requests for admission to military facilities must be addressed to the regionally responsible garrison and barracks commander via the respective Headquarters Division/service support element. Issued permits may be revoked with immediate effect at any time if the circumstances so require. A respective request should, thus, be filed in due time, at least four weeks prior to the intended date of co-utilisation.

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

- The requester's full name and address (main place of residence) and, according to the legal nature, either the date of birth or the company's register number, UID VAT number, the association's registration number or the birth date of a person entitled to represent it externally.  
Note: In the case of corporations the request must be filed by an organ entitled to external representation. The power of representation must be indicated in the request.
- The type of the aircraft
- The licence of the aircraft
- The MTOW of the aircraft
- Evidence of ownership of the aircraft for which co-utilisation is requested by way of submitting the certificate(s) of registration and, if the requester is not the owner in addition to the certificate of registration, the aircraft owner's power of attorney.

- Datum und Zeitrahmen der beabsichtigten Mitbenützung des Militärflugplatzes
- Bekanntgabe des Abflug-Flugplatzes sowie des militärischen Anflug-Flugplatzes
- Zweck der Benützung
- Personendaten des Piloten/der Pilotin (Name, Geburtsdatum, Nationalität)
- Personendaten der Crew und Passagiere/Flugschüler (Name, Geburtsdatum, Nationalität)

Anträge für eine Mitbenützungsbewilligung sind schriftlich zu richten an

- Date of and timeframe for the intended co-utilisation of the military airfield.
- Moreover, the airfield of departure and the military airfield to be used for landing must be stated.
- Purpose of the utilisation
- Personal data of the pilot (name, date of birth, citizenship)
- Personal data of the crew and passengers / pilot trainees (name, date of birth, citizenship)

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

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

## 2.1. Benützungsbedingungen

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

- Für jeden Flug ist ein Flugplan aufzuliefern.
- Flugbetrieb in militärisch reservierten Bereichen und auf den Bewegungsflächen der Militärflugplätze ist gemäß den zutreffenden ICAO und nationalen Richtlinien gemäß AIP abzuwickeln.
- Das Bundesministerium für Landesverteidigung haftet nicht für Schäden an Luftfahrzeugen, ihrer Ausrüstung, Besatzungsmitgliedern, Passagieren, Fracht usw., welche aus dem Zustand der Bewegungsflächen resultieren.
- Das Bundesministerium für Landesverteidigung haftet nicht für Diebstahl, Feuer- Wasser- oder anderen Schäden an Luftfahrzeugen, ihrer Ausrüstung, Besatzungsmitgliedern, Passagieren, Fracht usw., welche während des Aufenthalts auf einem Militärflugplatz auftreten.
- Das Bundesministerium für Landesverteidigung behält sich das Recht vor, für durch Zivilluftfahrzeuge, deren Besatzungsmitglieder oder Passagiere verursachte Schäden an Material, Gebäuden, sonstigen Einrichtungen und Personal des österreichischen Bundesheeres innerhalb der Flugplatzgrenzen Schadenersatz zu fordern.
- Fotografieren aus der Luft und am Boden ist verboten. Luftfahrzeugbesatzungen und Bodenpersonal haben Verstöße zu melden.
- Ein-, Aus- und Durchflugbedingungen siehe ENR 1.1.

## 2.2. Frequenzen und Telefonnummern der Militärflugleitungen für die Erteilung von Ein- und Durchflugsgenehmigungen

Siehe ENR 1.1, Punkt 2.8.2.5.

## 2.1. Rules and conditions

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

- A flight plan shall be submitted for each flight.
- Flight operations within military reserved areas and on the manoeuvring area of a military air base shall be carried out in accordance with relevant ICAO and national civil regulations as laid down in the AIP Austria.
- The Federal Ministry of Defence shall not be liable for any damage to aircraft, their equipment, flight crew members, passengers, cargo, etc. caused by the condition of the manoeuvring area.
- The Federal Ministry of Defence shall not be liable for the theft of and fire-, water- or other damage to aircraft, their equipment, flight crew members, passengers, cargo, etc. caused during stays at the air base.
- The Federal Ministry of Defence reserves the right to claim compensation for damage caused by civil aircraft, flight crew members or passengers to material, buildings, installations and personnel of the Austrian armed forces within the area of an air base.
- Photographing from the air as well as on the ground is prohibited. Flight crew members and ground personnel shall immediately report any violants.
- Entry, exit and transit conditions see ENR 1.1.

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

See ENR 1.1, item 2.8.2.5.

### 3. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT (LOW-VISIBILITY PROCEDURES (LVP))

3.1. Bei genehmigtem CAT II / CAT III Betrieb an einem bestimmten Flughafen und/oder Piste sind mindestens die folgenden Einrichtungen verfügbar (siehe AD 2.12 für lokale Details):

- ILS entsprechend der genehmigten betrieblichen Kategorie;
- Optische Hilfsmittel entsprechend dem genehmigten Betrieb; und
- RVR-Messanlagen.

3.2. Bei genehmigtem CAT II / CAT III Betrieb an einem bestimmten Flughafen und/oder Piste sind die verfügbaren Einrichtungen für den CAT II / CAT III Betrieb geeignet. Darüber hinaus sind geeignete Verfahren für den Betrieb bei geringer Sicht (Low-visibility procedures (LVP)) definiert und werden wie erforderlich angewendet.

3.3. Die LVP sind so gestaltet, dass die ILS (LOC und GP) Signale vor Interferenz geschützt sind, damit die Integrität der ILS-Signale sichergestellt ist. Details zu den im Einzelnen angewendeten LVP sind in AD 2 verlautbart.

3.4. Bei CAT II / CAT III Flugbetrieb wird die ILS-Schutzzzone immer von Boden- und Luftfahrzeugen freigehalten, wenn:

- Verfahren bei geringer Sicht (low-visibility procedures (LVP)) in Betrieb sind, und
  - a) ein anfliegendes Luftfahrzeug sich innerhalb von 2 NM vor der Pistenschwelle befindet bis zum Ende des Landevorganges, oder
  - b) ein abfliegendes Luftfahrzeug den ILS Landekurssender zur Führung während des Startvorganges verwendet bei RVR zwischen 125 M und 75 M.

3.4.1. Bei CAT II oder CAT III Flugbetrieb wird die „Obstacle Free Zone“ (OFZ) von allen Hindernissen, wie Fahrzeugen, Personen und Luftfahrzeugen freigehalten.

3.5. Innerhalb der ILS-Schutzzzone und erweiterten ILS-Schutzzzone ist die Rollbahnmittellinienbefeuierung farbkodiert (abwechselnd gelb/grün).

Piloten haben diesen Bereich zügig zu verlassen und mittels der Phrase „Piste verlassen“ anzuzeigen, sobald sich das Luftfahrzeug außerhalb der erweiterten ILS-Schutzzzone befindet, sofern nichts anderes in lokalen Regelungen (siehe AD 2) für den entsprechenden Flugplatz normiert ist.

3.6. Für ATC-Zwecke ist als „LOC-Sensitive Area“ ein rechteckiger Bereich definiert, der sich auf beiden Seiten parallel zur Pistenmittellinie im Abstand von:

- MAX 105 Metern (Salzburg Piste 15, Klagenfurt Piste 28R),
- 160 Metern (Wien-Schwechat Piste 16) und
- 130 Metern (alle anderen für CAT II/III Betrieb zugelassenen Pisten),

und zwischen der Landekursantenne und dem Pistenanfang erstreckt.

3.7. Während aktiver LVP informiert ATC die Luftfahrzeugsbesatzung über Anlagenausfälle oder bei jeder Art von Service-Einschränkung.

### 3. LOW-VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

3.1. When CAT II / CAT III operations are approved for a certain airport and/or runway, at least the following facilities are available (see AD 2.12 for local details):

- ILS according to the approved operational category;
- Visual aids suitable for the approved operations; and
- RVR meters.

3.2. When CAT II / CAT III operations are approved for a certain airport and/or runway, the available facilities are suitable for CAT II / CAT III operations. In addition, suitable low-visibility procedures (LVP) are defined and will be applied as necessary.

3.3. The LVP are designed to protect the ILS (LOC and GP) signals from interference, ensuring the integrity of ILS signals. Details to the specific LVP are published in AD 2.

3.4. During CAT II / CAT III operations the ILS sensitive area is kept clear of all vehicles and aircraft at all times when:

- Low-Visibility Procedures (LVP) are in operation, and
  - a) an approaching aircraft is within 2 NM from threshold and until it has completed its landing run, or
  - b) an aircraft taking off is using the ILS localizer for guidance during the take off run in case of RVR between 125 M and 75 M.

3.4.1. During CAT II or CAT III operations the Obstacle Free Zone (OFZ) is kept clear of all obstacles, such as vehicles, persons and aircraft.

3.5. Taxiways in the critical and/or sensitive ILS areas have coded centre line lights (alternating green-yellow). Pilots must avoid stopping in these areas and indicate via phrase “Runway Vacated” once the aircraft has exited the ILS sensitive area, if not otherwise laid down in local regulations (see AD 2) for a particular aerodrome.

3.6. For ATC purposes the LOC sensitive area is defined as a rectangular area which is located within parallel lines at a distance of:

- MAX 105 metres (Salzburg RWY 15, Klagenfurt RWY 28R),
- 160 metres (Wien-Schwechat RWY 16) and
- 130 metres (all other for CAT II/III operation approved runways)

on both sides of the runway centre line and between the localizer antenna and the beginning of the runway.

3.7. During LVP operations, ATC shall inform pilots of the facilities that are out of service or in case of any type of degradation.

3.8. Genehmigung für den CAT II und CAT III Flugbetrieb  
3.8.1. Genehmigungen für CAT II/III Flugbetrieb sind gemäß VO (EU) 965/2012 i.d.g.F. (Part-SPA) bei der jeweils zuständigen nationalen Behörde zu beantragen.

#### 4. FLUGPLATZ-BETRIEBSMINDESTBEDINGUNGEN

Absichtlich leer gelassen

#### 5. SONSTIGE INFORMATIONEN

##### 5.1. Verfahren für Hubschrauber

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

Das oben angeführte Verfahren gilt auch für den Flughafen Linz, wenn die Hubschrauberpiste nicht genutzt wird.

##### 5.1.1. Zusätzliche Verfahren für Hubschrauber, die rollen können

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

##### 5.1.2. Zusätzliche Verfahren für Hubschrauber, die NICHT ROLLEN können

- a) Anfliegende Hubschrauber sollen auf der Piste nicht aufsetzen, zum Vorfeld ist sodann ein „Rollflug“ durchzuführen.  
*Anmerkung:* „Rollflug“ ist eine Bewegung eines Hubschraubers/Senkrechtstarters (VTOL) über der Oberfläche eines Flugplatzes, normalerweise mit Bodeneffekt und bei einer Geschwindigkeit über Grund von weniger als 37 km/h (20 kt).
- b) Beim Abflug ist vom Vorfeld zur Piste ein „Rollflug“ durchzuführen und - wenn keine Startfreigabe erteilt wird - vor dem Rollhalt zu halten (gegebenenfalls aufzusetzen).
- c) „Rollflüge“ zwischen Piste und Vorfeld sind über den entsprechenden Rollbahnen durchzuführen.
- d) Als Startzeit gilt das letzte Abheben des Hubschraubers, als Landezeit das erstmalige Aufsetzen.
- e) Bei der Erteilung von ATC-Freigaben bzw. Anweisungen kommen Standard-Sprechgruppen gemäß der aktuellen Fassung des AIC SPRECHFUNK-VERFAHREN FÜR DEN BEWEGLICHEN FLUGFUNKDIENST zur Anwendung.

3.8. Authorization of CAT II and CAT III operations

3.8.1 Approvals for CAT II/III Operations shall be obtained in accordance with EU-Regulation 965/2012 as amended (Part-SPA) from the competent national authority.

#### 4. AERODROME OPERATING MINIMA

Intentionally left blank

#### 5. OTHER INFORMATION

##### 5.1. Procedures for helicopters

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

The procedure described above shall also apply at aerodrome Linz, if the helicopter area is not being utilised.

##### 5.1.1. Additional procedures for helicopters able to taxi

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

##### 5.1.2. Additional procedures for helicopters UNABLE TO TAXI

- a) Arriving helicopters shall not touch down on the runway and shall proceed to the apron by "air-taxiing". *Remark:* "Air-taxiing" means movement of a helicopter/vertical take-off and landing (VTOL) above the surface of an aerodrome, normally in ground effect and at a ground speed normally less than 37 km/h (20 kts).
- b) Departing helicopters shall "air taxi" from the apron to the runway and if a take-off clearance is not received hold before the holding position or touch down there if necessary.
- c) "Air taxiing" between runway and apron shall be executed along taxiways.
- d) The last lift-off is taken as departure time, the first touchdown as time of arrival.
- e) For the issuance of ATC clearances and instructions standard phraseology in accordance with the current valid version of the AIC RADIO COMMUNICATION PROCEDURES FOR THE AERONAUTICAL MOBILE SERVICE shall be used.

## 5.2. Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Pisten

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

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

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

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

## 5.2. Application of reduced runway separation

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

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

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

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

5.2.3. Die Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung, die an einem Flugplatz angewendet werden dürfen, sind für jede Piste einzeln festzulegen.

Die anzuwendende Staffelung darf folgende Mindestwerte nicht unterschreiten:

- **Landende Luftfahrzeuge:**

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

- gelandet ist und einen mindestens 600M von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird, oder
- abgehoben und einen mindestens 600M von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat;

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

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

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

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

- **Startende Luftfahrzeuge:**

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

5.2.3. Reduced runway separation minima which may be applied at an aerodrome shall be determined for each separate runway.

The separation to be applied shall in no case be less than the following minima:

- **Landing aircraft:**

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

- has landed and passed a point at least 600M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking, or
- is airborne and has passed a point at least 600M from the threshold of the runway;

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

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

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

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

- **Departing aircraft:**

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

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

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

### 5.3. Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung (BNK)

Die bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung (BNK), basierend auf einer autonomen Erfassung von Luftfahrzeugen, wird von Austro Control bereitgestellt.

Das BNK-System entspricht den Vorgaben des ICAO Annex 14, Kapitel 6 und steht für einzelne ausgewählte Hindernisse innerhalb der FIR Wien zur Verfügung. Das BNK-System arbeitet zwischen ECET und BCMT für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht entsprechend SERA.5005. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht sind nur mit aktivem Transponder und akzeptiertem Flugplan zulässig. Piloten können die Aktivierung der BNK-gesteuerten Nachtkennzeichnung innerhalb einer Distanz von mindestens 8 KM horizontal und 2000 FT vertikal erwarten; Piloten haben bei der Flugvorbereitung und Navigation besonders darauf zu achten.

Gesonderte Vorkehrungen bestehen für Flüge nach §§ 145 und 145a LFG sowie für Rettungsflüge.

Das BNK-System ist „fail-safe“ ausgelegt, sodass bei Störungen von Systemkomponenten oder Fehlfunktionen jedenfalls die Nachtkennzeichnung aktiviert ist.

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

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

### 5.3. Aircraft Detection Lighting System (ADLS)

An Aircraft Detection Lighting System (ADLS) based on an autonomous aircraft detection system is provided by Austro Control.

The ADLS is compliant with ICAO Annex 14, Chapter 6 and is available for selected obstacles within FIR Wien. The ADLS is operating between ECET and BCMT for VFR flights at night according SERA.5005. VFR flights at night are only permitted with active transponder and accepted flight plan. Pilots can expect activation of the ADLS-controlled obstacle lights within a distance of at least 8 KM horizontally and 2000 FT vertically from the published obstacle, therefore pilots should pay close attention (caution) during flight briefing and navigation.

Special provisions are in place for flights according paragraph 145 and 145a Aviation Act and rescue flights.

The ADLS is built fail-safe, i.e., in case of any failure or malfunction of ADLS system components the obstacle lights are activated.

#### **5.4. Flugplatzbezugstemperatur und durchschnittliche Minimumtemperatur ziviler Flugfelder und Hubschrauberlandeplätze**

5.4.1. Die für die zivilen Flugfelder (ausgenommen LOAN und LOAV) und alle Hubschrauberlandeplätze nach ICAO Annex 14 Vol. I berechnete Flugplatzbezugstemperatur und die durchschnittliche Minimumtemperatur basieren nicht auf lokal gemessenen Werten sondern auf SPARTACUS v2.1 Tagestemperaturdaten, die in Kilometerauflösung über Österreich von GeoSphere Austria bereitgestellt werden. Dadurch können die Werte eine Unschärfe aufweisen, insbesondere für jene Flugplätze, in deren Umgebung es große Höhenunterschiede gibt.

#### **5.5. Verfügbarkeit der veröffentlichten Instrumentenflugverfahren**

5.5.1. Die veröffentlichten Instrumentenflugverfahren (An- und Abflugverfahren) dürfen außerhalb der Betriebszeiten der lokalen Flugplatzkontrollstelle nicht genutzt werden.

#### **5.4. Aerodrome reference temperature and mean low temperature of civil airfields and heliports**

5.4.1. The aerodrome reference temperature and the mean low temperature calculated according to ICAO Annex 14 Vol. I for all civil airfields (except LOAN and LOAV) and for all heliports are not based on locally measured values, but on SPARTACUS v2.1 daily temperature data provided with a spatial resolution of 1 KM over Austria by GeoSphere Austria. As a result, the values may be blurred, especially for those aerodromes in the vicinity of which there are large differences in elevation.

#### **5.5. Availability of published instrument flight procedures**

5.5.1. The published instrument flight procedures (approach and departure procedures) shall not be used outside the hours of applicability of the relevant aerodrome control unit.