

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

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

LOWW - Wien-Schwechat

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

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

1	KOORDINATEN UND LAGE DES FLUGPLATZBEZUGSPUNKTES	48 06 37N 016 34 11E 1483 M 157° GEO vom Kontrollturm
	ARP COORDINATES AND SITE AT AD	48 06 37N 016 34 11E 1483 M 157° GEO FM TWR
2	RICHTUNG UND ENTFERNUNG VON WIEN	9 NM südöstlich von Wien
	DIRECTION AND DISTANCE FROM WIEN	9 NM SE FM Wien
3	FLUGPLATZHÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/ BEZUGSTEMPERATUR	183 M (600 FT) / 27.4 °C
	ELEVATION/REFERENCE TEMPERATURE	
4	GEOID UNDULATION	44 M (144 FT)
5	ORTSMISSWEISUNG/JÄHRLICHE ÄNDERUNG	4°E (JAN 2018) / 0.1°E
	MAGNETIC VARIATION/ANNUAL CHANGE	
6	FLUGPLATZVERWALTUNG, ADRESSE, TELEFON, TELEFAX, TELEX, FLUGFERNMELDEDIENST, EMAIL, WEBSITE	Flughafen Wien AG Flughafen Wien 1300 Wien Flughafen AUSTRIA TEL: +43 (0)1 7007-0 FAX: +43 (0)1 7007-23806 SITA: VIEFW7X AFS: LOWWYDYX
	AD ADMINISTRATION, ADDRESS, TELEPHONE, TELEFAX, TELEX, AFS, EMAIL, WEBSITE	
7	GENEHMIGTER FLUGVERKEHR	IFR / VFR
	TYPES OF TRAFFIC PERMITTED	
8	ANMERKUNGEN	Zertifizierung: ICAO Code 4E
	REMARKS	Certification: ICAO Code 4E

LOWW AD 2.3 BETRIEBSZEITEN

LOWW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	FLUGPLATZBETRIEBSLEITUNG	H24
	AD ADMINISTRATION	
2	ZOLL- UND EINWANDERUNGSBEHÖRDE	H24
	CUSTOMS AND IMMIGRATION	
3	MEDIZINISCHE VERSORGUNG	H24
	MEDICAL SUPPORT	
4	FLUGBERATUNG	H24 AIS/ARO Wien, TEL: +43 (0)5 1703-3211, FAX: +43 (0)5 1703-3256
	AIS BRIEFING OFFICE	

5	MELDESTELLE FÜR FLUGVERKEHRSDIENSTE	H24
	ATS REPORTING OFFICE (ARO)	AIS/ARO Wien, TEL: +43 (0)5 1703-3211, FAX: +43 (0)5 1703-3256
6	WETTERBERATUNG	H24
	MET BRIEFING OFFICE	
7	FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE	Flugplatzkontrolle: H24 Anflugkontrolle: H24
	ATS	TWR: H24 APP: H24
8	BETANKUNG	H24
	FUELLING	
9	ABFERTIGUNG	H24
	HANDLING	
10	SICHERHEITSDIENST	H24
	SECURITY	
11	ENTEISUNG	H24
	DE-ICING	
12	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWW AD 2.4 ABFERTIGUNGSDIENSTE UND EINRICHTUNGEN

LOWW AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	FRACHTVERLADEGERÄTE	Alle modernen Einrichtungen mit Tragkraft bis zu 20000 KG
	CARGO-HANDLING FACILITIES	All modern facilities, load capacity up to 20000 KG
2	TREIBSTOFF/ÖLSORTEN	Treibstoffsorten: AVGAS 100LL, JET A1 Ölsorten: W 80, W 100, 15 W 50, JET 2380, JET 2389, JET ÖL II, TURBOÖL 500, Öl 80, Öl 100, Fluid 4, Fluid 2F, Brayco; Sytrol 500B: 0600-1800 (0500-1700)
	FUEL/OIL TYPES	Fuel types: AVGAS 100LL, JET A1 Oil types: W 80, W 100, 15 W 50, JET 2380, JET 2389, JET OIL II, Turbo-oil 500, Oil 80, Oil 100, Fluid 4, Fluid 2F, Brayco, Sytrol 500B: 0600-1800 (0500-1700)
3	BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN	Verfügbar.
	FUELLING FACILITIES/CAPACITY	AVBL.
4	ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN	Luftfahrzeugenteisungsfahrzeuge
	DE-ICING FACILITIES	ACFT de-icing vehicles
5	VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	2 Hangars je 49 x 35 M, geheizt, Toröffnung 44 x 6 M; 1 Hangar 49 x 35 M, geheizt, Toröffnung 43 x 6 M; 1 Hangar 30 x 22 M, Toröffnung 28 x 4.5 M; 1 Hangar 50 x 35 M, geheizt, 2 Tore je 18.5 x 5 M;
	HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT	2 hangars 49 x 35 M each, heated, door opening 44 x 6 M; 1 hangar 49 x 35 M, heated, door opening 43 x 6 M; 1 hangar 30 x 22 M, door opening 28 x 4.5 M; 1 hangar 50 x 35 M, heated, 2 doors each 18.5 x 5 M;
6	REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE	Instandhaltung, Instandsetzung und Änderung von LFZ mit Turboprop- bzw. Stahltriebwerken bis 5700 KG. LFZ über 5700 KG auf Anfrage.
	REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT	MAINT, repair and change of ACFT with turbine engine and jet propulsion up to 5700 KG. ACFT ABV 5700 KG O/R.

7	ANMERKUNGEN	Sauerstoff/Stickstoff: 0600-1800 (0500-1700) Während der gesetzlichen Sommerzeit siehe Seite GEN 2.1-2.
	REMARKS	Oxygen/nitrogen: 0600-1800 (0500-1700) During legal summer time see page GEN 2.1-2.

LOWW AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE

LOWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	HOTELS	Hotel am Flughafen, Hotels in Wien Hotel at the AP, hotels in Vienna
	RESTAURANTS	Flughafenrestaurants AP restaurants
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Schnellbus (Flughafen/Wien City Air Terminal Hilton); Schnellbus (Flughafen/Wien Südbahnhof/Wien Westbahnhof); Öffentliche Autobus- und Eisenbahnverbindung; Taxi, Mietwagendienst
	TRANSPORTATION	Shuttlebus (Airport/Wien City Air Terminal Hilton); Shuttlebus (Airport/railway stations - Wien Südbahnhof/Wien Westbahnhof); Public bus and railway; Taxi, Rent a car service
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Sanitätsbereitschaft: H24; Notarzt: H24; Ambulanz, WHO-Impfzentrum, Notarztwagen, Sanitätsfahrzeuge, Rettungstransportwagen; Apotheke: 0600-1800 (0500-1700)
	MEDICAL FACILITIES	Medical SER: H24; Doctor on emergency call: H24; Ambulance, WHO-inoculating center, emergency ambulance, motor ambulance, ambulance transport; Pharmacy: 0600-1800 (0500-1700)
5	BANKEN UND POSTÄMTER	Bank: Vorhanden Postamt: Vorhanden
	BANK AND POST OFFICE	Bank: AVBL Post office: AVBL
6	TOURISTENINFORMATION	Vorhanden
	TOURIST OFFICE	AVBL
7	ANMERKUNGEN	Bestellung von Bordverpflegung für planmäßige Flüge bis 3 Stunden vor Abflug, für nichtplanmäßige Flüge bis 6 Stunden vor Abflug.
	REMARKS	Order of catering for SKED flights up to 3 HR prior to DEP, for non-SKED flights up to 6 HR prior to DEP.

LOWW AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Kategorie 10 (ICAO)
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	CAT 10 (ICAO)
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG	Medizinisches-Großunfall-Set
	RESCUE EQUIPMENT	Multiple Casualty Unit
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE	Abspannset, Bergewagen, Bergetraversen für Kranbergung, Hebekissensystem, Drehschemel zur Rumpfaufnahme mit separatem Fahrwerk, Schleppkits, Bodenverstärkungssystem
	CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	Tethering equipment, recovery dollies, multisling fuselage lifting system, lifting bags system, turntable for fuselage support with separate running gear, de-bogging kits, reinforced ground material

4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

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

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

1	RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG	Schneepflüge, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehrblasgeräte, Enteisierungsfahrzeuge, Streugeräte (Harnstoff und Sand), Lastkraftwagen, Pistenenteisungsgeräte, LFR-Enteisungsgeräte
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	Snow ploughs, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, de-icing vehicles, spreaders (urea and sand), motor lorries, runway de-icing devices, aircraft de-icing devices
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste, Rollweg, Abstellfläche
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN
3	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

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

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

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ABSTELLFLÄCHE	GAC EAST: Beton und Bitumen, PCN <50 GAC WEST: Beton, PCN 66/R/A/W/T MAIN: Beton, PCN 66/R/A/W/T
	APRON SURFACE AND STRENGTH	GAC EAST: Concrete and bitumen, PCN <50 GAC WEST: Concrete, PCN 66/R/A/W/T MAIN: Concrete, PCN 66/R/A/W/T

2	<p>BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLWEGE</p>	<p>ROLLWEGE:</p> <p>A1 (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>A1 (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>A2 (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>A2 (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>A3 (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>A3 (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>A4, A6 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>A7 23 M, Bitumen, PCN 75/F/B/W/T</p> <p>A8, A9 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>A10 23 M, Bitumen, PCN 75/F/B/W/T</p> <p>A11 (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>A11 (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>A12 (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>A12 (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>B1 (östlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>B1 (westlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>B2 (östlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>B2 (westlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>B11 (östlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>B11 (westlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>B12 (östlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>B12 (westlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>D (südlich Rollweg B2) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>D (nördlich Rollweg B2) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>E, L 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>M (von Rollweg A12 bis Rollweg A11) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>M (von Rollweg A11 bis Exit 7) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>M (von Exit 7 bis Rollweg A1) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/B/W/T</p> <p>M (von Rollweg A1 bis Rollweg B5) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>P, Q, W 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>ROLLGASSEN:</p> <p>G50, G60, G70 Beton/Bitumen, PCN <50</p> <p>16, 17, 18, 19, 20 Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>31 Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>32, 33, 34, 35 Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>36 (von Rollgasse 35 bis westlich der Rollgasse 37 (Mittelstreifen)) Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>36 (von Rollgasse 35 bis westlich der Rollgasse 37 (Randstreifen)) Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>36 (von Rollgasse 37 bis Rollweg W) Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>37, 38, 40 centre Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>40 blue („BLUE LINE“ von PRKG PSN F04 bis PRKG PSN F26) Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>40 blue („BLUE LINE“ von PRKG PSN F32 bis Rollgasse 40 centre) Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>40 orange („ORANGE LINE“ von PRKG PSN H41 bis PRKG PSN H46) Beton, PCN 66/R/A/W/T</p> <p>40 orange („ORANGE LINE“ von PRKG PSN H97 bis Rollgasse 40 centre) Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>42 Bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>43 Beton, PCN 66/R/A/W/T</p>
---	---	--

	<p>TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH</p>	<p>TWY:</p> <p>A1 (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T A1 (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T A2 (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T A2 (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T A3 (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T A3 (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T A4, A6 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T A7 23 M, bitumen, PCN 75/F/B/W/T A8, A9 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T A10 23 M, bitumen, PCN 75/F/B/W/T A11 (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T A11 (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T A12 (N of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T A12 (S of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T B1 (E of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T B1 (W of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T B2 (E of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T B2 (W of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T B11 (E of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T B11 (W of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T B12 (E of HLDG point) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T B12 (W of HLDG point) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T D (S of TWY B2) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T D (N of TWY B2) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T E, L 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T M (FM TWY A12 to TWY A11) 23 M, concrete, PCN 66/R/A/W/T M (FM TWY A11 to Exit 7) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T M (FM Exit 7 to TWY A1) 23 M, bitumen, PCN 75/F/B/W/T M (FM TWY A1 to TWY B5) 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T P, Q, W 23 M, bitumen, PCN 75/F/A/W/T</p> <p>TXL:</p> <p>G50, G60, G70 concrete/bitumen, PCN <50 16, 17, 18, 19, 20 concrete, PCN 66/R/A/W/T 31 bitumen, PCN 75/F/A/W/T 32, 33, 34, 35 concrete, PCN 66/R/A/W/T 36 (FM TXL 35 to W of TXL 37 (centre strip)) concrete, PCN 66/R/A/W/T 36 (FM TXL 35 to W of TXL 37 (edge strip)) bitumen, PCN 75/F/A/W/T 36 (FM TXL 37 to TWY W) bitumen, PCN 75/F/A/W/T 37, 38, 40 centre bitumen, PCN 75/F/A/W/T 40 blue ('BLUE LINE' FM PRKG PSN F04 to PRKG PSN F26) concrete, PCN 66/R/A/W/T 40 blue ('BLUE LINE' FM PRKG PSN F32 to TXL 40 centre) bitumen, PCN 75/F/A/W/T 40 orange ('ORANGE LINE' FM PRKG PSN H41 to PRKG PSN H46) concrete, PCN 66/R/A/W/T 40 orange ('ORANGE LINE' FM PRKG PSN H97 to TXL 40 centre) bitumen, PCN 75/F/A/W/T 42 bitumen, PCN 75/F/A/W/T 43 concrete, PCN 66/R/A/W/T</p>
3	<p>POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL</p>	<p>Abstellfläche - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel 177 M (580 FT) oder Schwelle Piste 11: 175 M (575 FT) oder Schwelle Piste 29: 183 M (600 FT) oder Schwelle Piste 16: 182 M (597 FT) oder Schwelle Piste 34: 178.7 M (586 FT)</p>
	<p>ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION</p>	<p>APN - AVG ELEV 177 M (580 FT) or THR RWY 11: 175 M (575 FT) or THR RWY 29: 183 M (600 FT) or THR RWY 16: 182 M (597 FT) or THR RWY 34: 178.7 M (586 FT)</p>
4	<p>VOR KONTROLLPUNKTE</p> <p>VOR CHECKPOINTS</p>	<p>NIL</p>
5	<p>INS KONTROLLPUNKTE</p> <p>INS CHECKPOINTS</p>	<p>Siehe Luftfahrzeugabstell-/andockkarte</p> <p>See APDC</p>

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

LOWW AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN

LOWW AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGSTANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUGSTANDPLÄTZE	<p>Wegweiser für das Rollen:</p> <p>a) Beleuchtete STOP-Tafeln zusätzlich zu den Rollhaltmarkierungen, Entfernung zur Piste 11/29 120 M von der Pistenmittellinie. Entfernung zur Piste 16/34 120 M vom Pistenrand. Lotsenfahrzeuge auf den Abstellflächen. Bei RVR von weniger als 400 M bzw. auf Anforderung von Piloten erfolgt Rollhilfe durch Lotsenfahrzeuge auch auf Rollwegen.</p> <p>b) Optische Andockleitsysteme „SAFEGATE“ Pier Ost, Pier West und Pier Nord. Routinemäßiges Andockverfahren Pier Ost, Pier West und Pier Nord:</p>
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	<p>Taxiing guidance system:</p> <p>a) lighted STOP signs additional to holding positions markings, distance to RWY 11/29 120 M from runway centre line. Distance to RWY 16/34 120 M from runway edge. Follow-me-cars on apron. In case of RVR less than 400 M and on pilots request follow-me-cars available to facilitate taxiing on taxiways.</p> <p>b) Visual docking guidance system 'SAFEGATE' Pier East, Pier West and Pier North. Routine docking manoeuvre Pier East, Pier West and Pier North:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Check that the correct aircraft type is displayed. 2) The 'floating' arrows indicate that the system is activated. 3) Follow lead-in line. 4) When the vertical closing rate field turns to steady yellow the aircraft is caught by laser. 5) Watch the red and yellow arrows for azimuth guidance, yellow arrows on both sides of the yellow centre line indicate the correct azimuth position. 6) When the ACFT is 12 M away from the stop position, the closing rate information indicates the distance to go by turning off one row of LED's per 0.5 M. All yellow closing rate LED's will be switched off 0.5 M remains to STOP. 7) When the correct stop position is reached, the display will show 'STOP' and the outer parts of the azimuth field will turn red. 8) When the aircraft is correctly parked 'OK' will be displayed after a few seconds. 9) After fixing the front gear 'CHOCK ON' will be displayed for the next 3 minutes. <p>EMERGENCY STOP: 'STOP' with red indication left and right of azimuth guidance will appear on the display.</p>

SAFEGATE

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

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

C CLOSING RATE INFORMATION
Indicates the distance to stop position

2	PISTEN- UND ROLLWEGMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Pistenrand - Aufsetzonen und Festabstand - Rollwegmittellinie - Rollwegrand - Abstellpositionen und markierte Wege für Personen und Fahrzeuge auf der Abstellfläche - Rollhaltepunkt für Kategorie I bzw. II/III Betrieb: Entfernung zur Piste 11/29 120 M von der Pistenmittellinie Entfernung zur Piste 16/34 120 M vom Pistenrand - Zwischenhaltepositionen
	RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Marking aids: - RWY designation NR - THR - RCL - RWY edge - TDZ and F DIST - TWY CL - TWY edge - PRKG PSN and marked ways for persons and vehicles on the APN - taxi-HLDG PSN for CAT I and II/III OPS respectively: DIST to RWY 11/29 120 M FM RCL DIST to RWY 16/34 120 M FM RWY edge - intermediate HLDG PSN
3	HALTEBALKEN	Verfügbar. Siehe Flugplatzkarte
	STOP BARS	Appropriate. See ADC
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWW AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

LOWW AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

OBST ID / BEZEICHNUNG	ART DES HINDERNISSES	OBST PSN	FUßPUNKT-HÖHE (FT) HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUERUNG TYPE AND COLOUR OF LGT
OBST ID / DESIGNATION	OBST TYPE		ELEV AT THE BASE OF OBST (FT)		
a	b	c	d	e	
siehe Flugplatzhinderniskarte see Aerodrome Obstacle Chart					

LOWW AD 2.11 VERFÜGBARE WETTER-INFORMATIONEN

LOWW 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	LOWW/30
	OFFICE RESPONSIBLE FOR TAF PREPARATION/ PERIODS OF VALIDITY	
4	ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL	TREND (TR)
	TREND FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE	
5	VERFÜGBARE BERATUNG/KONSULTATION	Persönliche Beratung (P), Telefon (T), Self-briefing (D)
	BRIEFING/CONSULTATION PROVIDED	Personal briefing and consultation (P), telephone (T), self-briefing (D)
6	FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N)	EN, GE
	FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	
7	VERFÜGBARE KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION	Boden- und Höhenwetterkarten, Karten für signifikantes Wetter, weitere Karten für die „Allgemeine Luftfahrt“
	CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING AND CONSULTATION	Surface- and Upper level weather charts, significant weather charts, other charts for General Aviation
8	ZUSÄTZLICHE AUSRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN	Weterradar- und Satelliteninformationen WXR/APT, Radiosonde, Blitzortungssystem
	SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	Weather radar and satellite information WXR/APT, radiosonde, lightning detection system
9	BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN	Anflugkontrollstelle, Flugplatzkontrollstelle, Bezirkskontrollstelle
	ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION	APP, TWR, ACC
10	ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES, ETC.)	NIL
	ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, ETC.)	

LOWW AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE

LOWW AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	PISTENRICHTUNG	MAßE DER PISTE (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE	SCHWELLEN- KOORDINATEN PISTENEND- KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE
DESIGNATIONS RWY NR	TRUE BRG GEO	DIMENSIONS OF RWY (M)	STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
11	116	3500 x 45	RWY: PCN 75/F/B/ W/T Bitumen Gemischtbauweise / Composite construction SWY: NIL	48 07 22.13N 016 32 00.09E GUND: 44	175	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
29	296	3500 x 45	RWY: PCN 75/F/B/ W/T Bitumen Gemischtbauweise / Composite construction SWY: NIL	48 06 32.57N 016 34 32.27E GUND: 44	183	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
16	164	3600 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL	48 07 11.22N 016 34 41.40E GUND: 44	182	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
34	344	3600 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL	48 05 19.07N 016 35 28.82E GUND: 44	179	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

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

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER	ANMERKUNGEN
DESIGNATIONS RWY NR	REMARKS
1	14
11/29	Piste 11/29 20 M beiderseits der Mittellinie gerillt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite Schultern (Bitumen). RWY 11/29 grooved 20 M on each side of RCL. Along RWY edges shoulders, WID 7.5 M (bitumen).
16/34	Piste 16/34 20 M beiderseits der Mittellinie gerillt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite Schultern (Bitumen). RWY 16/34 grooved 20 M on each side of RCL. Along RWY edges shoulders, WID 7.5 M (bitumen).

LOWW AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES

PISTEN-BEZEICHNUNG	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN
RWY DESIGNATOR					REMARKS
1	2	3	4	5	6
11	3500	3560	3500	3500	For all INT TKOF: Values are measured FM INT RCL with TWY CL.
TWY A11	3334	3394	3334	NIL	
TWY A10	2905	2965	2905	NIL	
TWY A9	2200	2260	2200	NIL	
TWY A7	1670	1730	1670	NIL	
29	3500	3560	3500	3500	For all INT TKOF: Values are measured FM INT RCL with TWY CL.
TWY A2	3346	3406	3346	NIL	
TWY A3	3101	3161	3101	NIL	
TWY A4	2390	2450	2390	NIL	
TWY A6	1860	1920	1860	NIL	
TWY A8	1170	1230	1170	NIL	
16	3600	3660	3600	3600	For all INT TKOF: Values are measured FM INT RCL with TWY CL.
TWY B2	3355	3415	3355	NIL	
TWY B4	2335	2395	2335	NIL	
TWY B5	1940	2000	1940	NIL	
TWY B7	1630	1690	1630	NIL	
TWY B9	1200	1260	1200	NIL	

PISTEN-BEZEICHNUNG RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6
34	3600	3660	3600	3600	For all INT TKOF: Values are measured FM INT RCL with TWY CL.
TWY B11	3335	3395	3335	NIL	
TWY B10	2095	2155	2095	NIL	
TWY B8	1700	1760	1700	NIL	
TWY B6	1215	1275	1215	NIL	
TWY B3	925	985	925	NIL	

LOWW AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

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

PISTENKENNZAHL RWY DESIGNATOR	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	BEFEUERUNG DER PISTEN- SCHWELLE, FARBE UND AUßENBALKEN THR LGT COLOUR WING BARS	ART DES GLEITWINKELBE- FEUERUNGSSYSTEMS TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	ART UND LÄNGE DER PISTEN- AUFSETZZONENBEFEUE- RUNG TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
16	PALS (ICAO-Standard, CAT II/ III), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar PALS (ICAO-standard, CAT II/III), with FLG LGT; adjustable in 5 stages	grün G	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 50.0 FT PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.0° MEHT: 50.0 FT	weiß (Unterflurfeuer) W (SFC LGT)
34	PALS (ICAO-Standard, CAT I), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar PALS (ICAO-standard, CAT I), with FLG LGT; adjustable in 5 stages	grün G	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 50.4 FT PAPI, LGT INTST adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel HGT of ACFT in APCH configuration with more than 8 M CK wheel CLR. Glide angle: 3.0° MEHT: 50.4 FT	NIL

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

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

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

LOWW AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOT-STROMVERSORGUNG

LOWW AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT	NIL
	ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION	
2	LDI STANDORT UND BEFEUERUNG, ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG	LDI: NIL Anemometer: Siehe Flugplatzkarte
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	LDI: NIL Anemometer: See aerodrome chart
3	ROLLWEGRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	Rollwegrand: blau, Niederleistungsfeuer, zwischen Rollhalt und Piste Rollwegmittellinie: grün, Hochleistungsfeuer, alle Rollwege, EXIT 1 - EXIT 15, EXIT 21 - EXIT 24, EXIT 31 - EXIT 36; grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer, A1 - A12, B1 - B12 Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer, zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln Zwischenhalteposition: gelb, Hochleistungsfeuer, gerichtete Unterflurfeuer, nicht regelbar
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	TWY edge: B, LIL, BTN HLDG points and runway TWY CL: G, LIH, all TWY, EXIT 1 - EXIT 15, EXIT 21 - EXIT 24, EXIT 31 - EXIT 36; G to HLDG point, G/Y FM HLDG point to RCL, LIH, A1 - A12, B1 - B12 HLDG point: R, LIH, additionally lighted boards Intermediate HLDG PSN: Y LIH, directional SFC LGT, not adjustable
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	Notstromversorgung gemäß ICAO Annex 14. Maximale Umschaltzeit unter 15 Sekunden. Der Ausfall einer Notstromversorgungsanlage für die optischen Anflughilfen bewirkt die Rückstufung der ILS Anlage auf CAT I.
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	SRY power supply according ICAO Annex 14. MAX switch-over time 15 SEC. Any failure of the SRY power supply EQPT is effecting a downgrading to CAT I ILS OPS.
5	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWW AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE

LOWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

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

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

LOWW AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWW AD 2.17 ATS AIRSPACE

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

LOWW AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENSTE- BEZEICHNUNG	RUFZEICHEN	FREQUENZ	DIENSTSTUNDEN	SATVOICE	ANMELDE- ADRESSE	ANMERKUNGEN
SERVICE DESIGNATION	CALL SIGN	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION		LOGON ADDRESS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
APP	WIEN RADAR	134.675 MHZ 118.775 MHZ 125.175 MHZ 129.050 MHZ 130.075 MHZ	H24	NIL	NIL	FL245 und darunter VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; FL245 and BLW VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;
APP	WIEN DIRECTOR	119.800 MHZ 134.125 MHZ	H24	NIL	NIL	VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;
TWR	WIEN TURM / WIEN TOWER	119.400 MHZ 123.800 MHZ 124.475 MHZ 121.200 MHZ	H24	NIL	NIL	Hauptfrequenz/PRI FREQ Hauptfrequenz/PRI FREQ Nebenfrequenz/SRY FREQ Nebenfrequenz/SRY FREQ VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;

DIENTE- BEZEICHNUNG	RUFZEICHEN	FREQUENZ	DIENTSTUNDEN	SATVOICE	ANMELDE- ADRESSE	ANMERKUNGEN
SERVICE DESIGNATION	CALL SIGN	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION		LOGON ADDRESS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
TWR	WIEN ROLLKONTROLLE / WIEN GROUND	121.600 MHZ 121.775 MHZ	0600-2100 (0500-2000)	NIL	NIL	VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;
DEL	WIEN DELIVERY	122.125 MHZ	H24	NIL	NIL	Streckenfreigabe für Abflüge RTE CLR for DEP FLT
FIS	WIEN INFORMATION	118.525 MHZ	0800-ECET oder 2000 wenn früher (0700-ECET oder 1900 wenn früher) 0800-ECET or 2000 if earlier (0700-ECET or 1900 if earlier)	NIL	NIL	TFI (Terminal Flight Information) Von der Anflugkontrolle ausgeübter Dienst für VFR-Flüge in FL245 und darunter innerhalb des Verantwortungsbereiches von APP Wien TFI (Terminal Flight Information) SVC for VFR FLT at FL245 and BLW provided by APP WI the area of responsibility of APP Wien
ATIS	WIEN SCHWECHAT ARRIVAL INFORMATION	122.955 MHZ	H24	NIL	NIL	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6331 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6331
ATIS	WIEN SCHWECHAT DEPARTURE INFORMATION	121.730 MHZ	H24	NIL	NIL	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6332 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6332
Enteisungskoo rdinator / De- icing coordinator	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	Verfügbarkeit mit NOTAM verlautbart. AVBL announced by NOTAM.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500 MHZ	H24	NIL	NIL	VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;

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

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

ART DER HILFE (MAG VAR)	KENNUNG	FREQUENZ	DIENT- STUNDEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL (ADRIA) DER DME ANTENNE	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (MAG VAR)	ID	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV (ADRIA) OF DME ANTENNA	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
NDB (4°E / JAN 2018)	BRK	408 KHZ	H24	48 03 46.52N 016 43 00.29E	NIL	292° MAG, 6.3 NM zu Schwelle Piste 29; Reichweite 25 NM. 292° MAG, 6.3 NM to THR RWY 29; Range 25 NM.

ART DER HILFE (MAG VAR)	KENNUNG	FREQUENZ	DIENST- STUNDEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL (ADRIA) DER DME ANTENNE	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (MAG VAR)	ID	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV (ADRIA) OF DME ANTENNA	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
DVOR/DME (4°E / JAN 2018)	FMD	110.400 MHZ (CH41X)	H24	DME: 48 06 18.41N 016 37 45.35E DVOR: 48 06 18.41N 016 37 45.35E	194.8 M / 639 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LOC 34 (4°E / JAN 2018)	OEN	108.100 MHZ	H24	48 07 23.03N 016 34 36.40E	NIL	Facility performance CAT III/E/3 LOC course 340° MAG
DME 34	OEN	CH18X	H24	48 05 28.95N 016 35 32.84E	184.2 M / 604 FT	NIL
GP 34		334.700 MHZ	H24	48 05 28.85N 016 35 32.48E	NIL	GP 3° ILS RDH 15.2 M / 50 FT
LOC 11 (4°E / JAN 2018)	OEW	110.300 MHZ	H24	48 06 16.26N 016 35 22.28E	NIL	Facility performance CAT III/E/3 LOC course 112° MAG
DME 11	OEW	CH40X	H24	48 07 13.36N 016 32 09.60E	180.7 M / 593 FT	NIL
GP 11		335.000 MHZ	H24	48 07 13.57N 016 32 09.44E	NIL	GP 3.1° ILS RDH 16.4 M / 54 FT
LOC 29 (4°E / JAN 2018)	OEX	109.550 MHZ	H24	48 07 29.19N 016 31 38.38E	NIL	Facility performance CAT III/E/4 LOC course 292° MAG Horizontal inner coverage at 17 NM in the south reduced to 22°. All IFR procedures are within the reduced coverage.
DME 29	OEX	CH32Y	H24	48 06 31.89N 016 34 17.54E	190.1 M / 624 FT	NIL
GP 29		332.450 MHZ	H24	48 06 32.20N 016 34 17.80E	NIL	GP 3° ILS RDH 15.9 M / 52 FT
LOC 16 (4°E / JAN 2018)	OEZ	108.500 MHZ	H24	48 05 07.50N 016 35 33.72E	NIL	Facility performance CAT III/E/4 LOC course 160° MAG
DME 16	OEZ	CH22X	H24	48 07 03.15N 016 34 52.99E	185.9 M / 610 FT	NIL
GP 16		329.900 MHZ	H24	48 07 03.08N 016 34 52.62E	NIL	GP 3° ILS RDH 15.1 M / 50 FT
DVOR/DME (4°E / JAN 2018)	SNU	115.500 MHZ (CH102X)	H24	DME: 47 52 29.55N 016 17 18.37E DVOR: 47 52 29.55N 016 17 18.37E	271.4 M / 891 FT	Bereich 60 NM/FL500 jedoch 40 NM nach N. Coverage 60 NM/FL500 but 40 NM to N.

ART DER HILFE (MAG VAR)	KENNUNG	FREQUENZ	DIENST- STUNDEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL (ADRIA) DER DME ANTENNE	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (MAG VAR)	ID	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV (ADRIA) OF DME ANTENNA	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
NDB (4°E / JAN 2018)	STE	293 KHZ	H24	48 12 38.22N 016 14 49.69E	NIL	111° MAG, 12.6 NM zu Schwelle Piste 11; Reichweite 25 NM. 111° MAG, 12.6 NM to THR RWY 11; Range 25 NM.
DVOR/DME (4°E / JAN 2018)	STO	113.000 MHZ (CH77X)	H24	DME: 48 25 01.51N 016 01 07.53E DVOR: 48 25 01.69N 016 01 06.94E	228.7 M / 750 FT	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
DVOR/DME (4°E / JAN 2018)	WGM	112.200 MHZ (CH59X)	H24	DME: 48 19 26.10N 016 29 26.91E DVOR: 48 19 25.88N 016 29 27.43E	174.9 M / 574 FT	Bereich 60 NM/FL250. Coverage 60 NM/FL250.
GPS		1575.42 MHZ	H24	Landesweit / Statewide	NIL	Betreiber/Operated by: U.S. Air Force
SBAS	EGNOS E11A (RWY 11)	1575.42 MHZ (CH44270)	H24	LTP/FTP: 48 07 22.13N 016 32 00.09E	NIL	Ellipsoidische Höhe 219.0 M / 718 FT. Betreiber: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S. Ellipsoidal height 219.0 M / 718 FT. Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.
SBAS	EGNOS E16A (RWY 16)	1575.42 MHZ (CH55000)	H24	LTP/FTP: 48 07 11.22N 016 34 41.40E	NIL	Ellipsoidische Höhe 226.0 M / 741 FT. Betreiber: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S. Ellipsoidal height 226.0 M / 741 FT. Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.
SBAS	EGNOS E34A (RWY 34)	1575.42 MHZ (CH57170)	H24	LTP/FTP: 48 05 19.07N 016 35 28.82E	NIL	Ellipsoidische Höhe 222.7 M / 731 FT. Betreiber: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S. Ellipsoidal height 222.7 M / 731 FT. Operated by: ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.

ART DER HILFE (MAG VAR)	KENNUNG	FREQUENZ	DIENST- STUNDEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL (ADRIA) DER DME ANTENNE	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (MAG VAR)	ID	FREQUENCY	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV (ADRIA) OF DME ANTENNA	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
ASR/MSSR		NIL	H24	48 06 15.73N 016 33 39.51E	NIL	ASR: 60 NM / 25000 FT; S-Band 10 CM. MSSR: 140 NM/ 46000 FT; SSR Modi A und C. ASR: 60 NM / 25000 FT; S-Band 10 CM. MSSR: 140 NM/ 46000 FT; SSR modes A and C.
ASR/MSSR		NIL	H24	48 06 02.16N 016 34 40.46E	NIL	Mode S 120 NM/ 46000 FT, SSR Modi A, C und S. Mode S 120 NM/ 46000 FT, SSR modes A, C and S.
SMR		NIL	H24	NIL	NIL	NIL

LOWW AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN

1. ÖRTLICHE FLUGBESCHRÄNKUNGEN

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

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

1.3. GAC WEST Abstellfläche nur benützbar für Flugzeuge mit Flügelspannweite bis 36 M. GAC OST Abstellfläche nur benützbar für Flugzeuge mit Flügelspannweite bis 24 M.

1.4. Ankommende IFR-Flüge haben sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard Arrival Route (siehe AD 2.24-5-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufiegen. RNAV Transitions oder Radarkursführung wird seitens der Flugverkehrskontrolle pistenabhängig freigegeben.

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

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

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

LOWW AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. LOCAL FLYING RESTRICTIONS

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

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

1.3. GAC WEST apron to be used only for aeroplanes having a wing span up to 36 M. GAC EAST apron to be used only for aeroplanes having a wing span up to 24 M.

1.4. Arriving IFR flights shall, unless instructed otherwise, follow their flight planned route including standard arrival route (see AD 2.24-5-1) and enter the published holding procedure thereafter. RNAV Transitions or radar vectoring service, depending on the runway in use, will be provided by ATC.

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

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

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

2. A380 BETRIEB

2.1. CAT I Betrieb

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

2.2. LVP (CAT II/III) Betrieb

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

2.2.1. Anflüge RWY 29

Gelandete A380 sollen die Piste 29 über den Schnellabrollweg A9 (2200 M) oder spätestens A10 (2905 M) verlassen, um das Durchrollen der „Critical Area“ des Landekursenders und damit Fehlanflüge nachfolgender Luftfahrzeuge zu vermeiden.

2.2.2. Abflüge RWY 29

Abfliegende A380 auf Piste 29 müssen die Startleistung von Rollhalt A3 West (TODA 3091 M) berechnen, um das Durchdragen der „Sensitive Area“ des Landekursenders (Rollhalt A1 und A2) zu vermeiden, was zu erheblichen Verzögerungen führen würde.

2.2.3. Anflüge RWY 16

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

2.2.4. Abflüge RWY 16

Abfliegende A380 auf Piste 16 müssen die Startleistung von Rollhalt B2 (TODA 3415 M) berechnen, um das Durchdragen der „Sensitive Area“ des Landekursenders (Rollhalt B1) zu vermeiden, was zu erheblichen Verzögerungen führen würde.

3. VERFAHREN BEI FUNKAUSFALL

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

3.1.1. squawk 7600

3.1.2. wenn die Betriebspiste bekannt ist:

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

2. A380 OPERATION

2.1. CAT I operation

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

2.2. LVP (CAT II/III) operation

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

2.2.1. Arrivals RWY 29

Arriving A380 to RWY 29 are requested to vacate the RWY via TWY A9 (2200 M) or latest TWY A10 (2905 M) to prevent infringement of the localizer critical area and subsequently avoid go arounds for succeeding aircraft.

2.2.2. Departures RWY 29

Departing A380 on RWY 29 shall calculate take off performance from A3 West (TODA 3091 M) to prevent penetration of localizer sensitive area (TWY A1 and A2) which would cause major delay.

2.2.3. Arrivals RWY 16

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

2.2.4. Departures RWY 16

Departing A380 on RWY 16 shall calculate take off performance from TWY B2 (TODA 3415 M) to prevent penetration of localizer sensitive area (TWY B1) which would cause major delay.

3. RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

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

3.1.1. squawk 7600

3.1.2. if RWY in use is known:

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

- Führen Sie das IAP zur Betriebspiste aus und landen Sie auf der Betriebspiste;

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

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

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

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

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

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

3.2.1. squawk 7600

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

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

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

- Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach BRK und in die Warterunde BRK ein,
- Sinken Sie auf 3000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR),
- Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 29.

3.3. Funkausfall während des Standard-Durchstartverfahrens:

3.3.1. squawk 7600

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

- perform IAP and land on the runway in use;

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

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

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

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

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

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

3.2.1. squawk 7600

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

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

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

- proceed at the last cleared level to BRK and enter the holding,
- descend to 3000 FT MSL (QNH according FCST or METAR),
- perform IAP and land on RWY 29.

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

3.3.1. squawk 7600

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

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

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

- Nach Beendigung des Verfahrens fliegen Sie nach BRK und in die Warterunde ein,
- Sinken Sie auf 3000 FT MSL,
- Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 29.

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

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

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

SMR & Multilateration unterstützen die Flugverkehrskontrolle bei folgenden Aufgaben:

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

4.3. Transponder Verfahren

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

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

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

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

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

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

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

- after completion of the procedure fly to BRK and enter the holding,
- descend to 3000 FT MSL,
- perform IAP and land on RWY 29.

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

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

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

SMR & Multilateration support ATC at following tasks:

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

4.3. Transponder Operating Procedure

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

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

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

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

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

4.4. RAVP (Reduced Aerodrome Visibility Procedure) LOWW

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

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

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

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

4.4.3. VC 1

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

4.4.4. VC 2 (RAVC)

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

4.4.5. VC 3 (RAVC)

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

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

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

4.4. RAVP (Reduced Aerodrome Visibility Procedure) LOWW

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

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

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

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

4.4.3. VC 1

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

4.4.4. VC 2 (RAVC)

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

4.4.5. VC 3 (RAVC)

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

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

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

4.4.6. VC 4

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

Umstufung auf VC2

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

4.5. Halteverfahren an Rollhalten vor der Betriebspiste

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

4.6. Führung von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Freigabebalken

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

5. HIRO (HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATION) SYSTEM

5.1. Das HIRO System ist, sofern von der Flugverkehrskontrolle nicht anders verlautbart (z.B. über ATIS), von 0600 - 2300 (Lokalzeit) gültig.

Das HIRO System garantiert eine maximale Pistennutzung, verringert Fehlanflüge und ermöglicht Abflüge auch bei Ein-Pisten-Betrieb und stetigem Anflugverkehr.

5.2. Anflüge

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

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

- Grundsätzlich soll ein Abrollweg geplant werden, welcher nach der Landung unter normalen Umständen auch genutzt wird. Einen früheren Abrollweg zu verpassen und anschließend langsam zum nächsten zu rollen, muss vermieden werden.

4.4.6. VC 4

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

Reclassification to VC2:

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

4.5. Holding procedure at runway holding points

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

4.6. Aircraft guidance by means of clearance bars

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

5. HIRO (HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATION) SYSTEM

5.1. The HIRO System is valid from 0600 – 2300 (local time) unless otherwise advised by ATC (e.g. via ATIS).

The HIRO System ensures a maximum runway capacity, minimizes 'go arounds' and enables departures during single runway operation and continuous inbound traffic.

5.2. Arrivals

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

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

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

- Sofern durchführbar, soll die Landepiste immer über den für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie definierten Abrollweg verlassen werden (siehe untenstehende Tabelle).

- If possible, the runway should be vacated via the defined exit taxiway for each aircraft category (see table below).

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

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

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

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

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

5.3. Abflüge

5.3. Departures

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3.4. Folgende Startlaufstrecken sind vorzubereiten:

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

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

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

	Betriebspiste / RWY 11	Betriebspiste / RWY 16	Betriebspiste / RWY 29	Betriebspiste / RWY 34
Luftfahrzeugkategorie / Aircraft category	Rollhalt/TWY Designator	Rollhalt/TWY Designator	Rollhalt/TWY Designator	Rollhalt/TWY Designator
	TORA	TORA	TORA	TORA
MEDIUM LIGHT	A10	B4	A3 (west)	B10
	2905 M	2335 M	3031 M	2095 M

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

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

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

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

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

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

6. PISTENVERTEILUNGSPLAN

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

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

1. Präzisionsanflugverfahren verfügbar (ILS)
2. Bremswirkung Gut/Koeffizient 0.4 oder höher
3. Bodenwind der Aufsetzzone wird von der Flugsicherung nach Passieren des Außenmarkers an die anfliegenden Luftfahrzeuge gemeldet
4. Die Windinformation der Betriebspiste wird mittels ATIS ausgesendet
5. Die Flugsicherung wird bei Überschreiten der mittleren Querwindkomponente von 15 Knoten, Abweichungen der Windspitzen von mehr als 5 Knoten zum mittleren Wind bei Erteilung der Lande- oder Startfreigabe übermitteln

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

6. PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM

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

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

1. Precision IAP available (ILS)
2. Braking action good/coefficient 0.4 or higher
3. Current surface wind reported by ATC after the arriving aircraft passed the outer marker
4. Wind information for the runway in use is included in ATIS
5. If cross wind component of the mean wind is greater than 15 KT, ATC includes variations in wind speeds of more than 5 KT between mean wind and gusts in the landing/take-off clearance

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

7. „CONTINGENCY PROCEDURE“ FÜR PISTE 29

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

8. ROLLGASSEN 40 BLUE, 40 CENTRE UND 40 ORANGE

8.1. Allgemeines

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

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

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

8.1.4. ATC Phraseologie:

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

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

8.2. ATC- und „Push-Back“-Verfahren

8.2.1. „Push-Back“ Verfahren

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

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

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

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

8.2.2. ZUROLL-Verfahren

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

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

7. CONTINGENCY PROCEDURE FOR RWY 29

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

8. TAXILANES 40 BLUE, 40 CENTRE AND 40 ORANGE

8.1. General

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

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

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

8.1.4. ATC phraseology:

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

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

8.2. ATC and Push-Back Procedures

8.2.1. Push-Back-Procedure

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

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

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

8.2.1.4. Alternate Push-Backs at ATC discretion.

8.2.2. TAXIING TO Procedure

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

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

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

8.2.2.4. Alternative Rollanweisungen im Ermessen von der Flugverkehrs kontrolle.

8.2.3. ABROLL-Verfahren

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

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

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

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

9.1. Einholung der Streckenfreigabe

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

9.2. Digitale Abflugfreigabe (Digital Departure Clearance/ DCL)

9.2.1. In der DCL-Maske muss die korrekte Parkposition eingegeben werden. Luftfahrzeuge, die am GAC-Vorfeld abgestellt sind, müssen lediglich zwischen GAW/General Aviation West und GAE/General Aviation East unterscheiden und dies dann entsprechend eintragen.

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

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

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

9.3. „Start-Up“- und „Push-Back“

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

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

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

8.2.2.4. Alternate taxi instructions at ATC discretion.

8.2.3. TAXIING FROM Procedure

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

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

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

9. START-UP AND PUSH-BACK PROCEDURES

9.1. Routing Clearance Request

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

9.2. Digital Departure Clearance (DCL)

9.2.1. Within the DCL mask the correct parking position has to be entered. Aircraft parked at the GAC shall distinguish between GAW/General Aviation West and GAE/General Aviation East only, and submit these data accordingly.

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

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

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

9.3. Start-Up and Push-Back

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

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

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

10. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

10.1. Einleitung

10.1.1. CDM ist ein Programm des Projektes „Single European Sky“ zur Optimierung der Luftraumnutzung und des Flughafenbetriebs. Hauptziele sind die effizientere Nutzung des Luftraums in enger Zusammenarbeit mit dem Eurocontrol Network Management und die Verringerung der en-route Verspätungen.

10.1.2. A-CDM beruht auf einer engen Partnerschaft von Flughafenbetrieb, Flugsicherung, Flugzeugbetreibern, „Slot“-Koordination und Abfertigungsdiensten.

Wesentliche Inhalte sind:

- Die Zusammenführung des „Inbound“- , „Turn-round“- und „Outbound“-Prozesses,
- Der Austausch von Informationen zwischen den Partnern,
- Der verbesserte Austausch von flugbetrieblichen Daten zwischen Flughäfen und dem ATFM Netzwerk.

10.1.3. Der Verfahrenszeitraum erstreckt sich von der Aufgabe des ATC Flugplans für den Flug vom Ursprungsflughafen (bzw. maximal drei Stunden vor EOBT) bis zum neuerlichen Take-Off.

10.2. CDM-Verfahren

10.2.1. Flugplanüberprüfung

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

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

10.2.2. TOBT-TSAT-Verfahren

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

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

10.2.2.2.1. Als Flugzeugbetreiber haben Sie folgende Möglichkeiten zur Bekanntgabe der TOBT:

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

10. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

10.1. Introduction

10.1.1. CDM is part of the European programme 'Single European Sky' to optimise airspace and airport operations. By direct interaction with the Eurocontrol network management a more efficient use of airspace and a reduction of en-route delays can be achieved.

10.1.2. A-CDM is about partnership at airports between Airport Operations, ATC, Aircraft Operators, Slot Coordinator and Ground Handlers.

Emphasis is put on:

- Linking the inbound, turn-round and outbound processes,
- The sharing of information between the partners,
- The improved flight operational data exchange between airports and the ATFM network.

10.1.3. The procedure period of time includes ATC flight plan submission (EOBT minus 3 hours at the earliest) until Take-Off.

10.2. CDM Procedures

10.2.1. Flight Plan Check

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

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

10.2.2. TOBT-TSAT Procedure

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

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

10.2.2.2.1. As an aircraft operator you have the following options on the announcement of TOBT:

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

10.2.2.3. Die **TSAT** (Target Start-Up Approval Time) wird von der Flugsicherung (ATC) unter Berücksichtigung von ATFM-Restriktionen und der verfügbaren Kapazität am Flughafen ausgegeben und bezeichnet den Zeitpunkt, zu dem ein Luftfahrzeug das Anlassen der Triebwerke erwarten kann. ATC erstellt die Reihenfolge auf Grundlage der eingelangten TOBTs.

10.2.2.4. Die Berechnung der TSAT erfolgt 30 Minuten vor der gemeldeten TOBT. Nach Ausgabe der TSAT soll die TOBT maximal dreimal geändert werden. Bei einer Veränderung der TOBT bleibt die TSAT grundsätzlich erhalten, sofern die neue TOBT nicht nach der errechneten TSAT liegt. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass eine TOBT den Status „Ready for Start-Up“ widerspiegelt, da sie die Grundlage für die Errechnung der TSAT ist.

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

10.2.3. TSAT-Verbreitung

- 10.2.3.1. Die TSAT wird über folgende Wege mitgeteilt:
- über die Fluggesellschaft oder den „Handling Agent“,
 - für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt entweder über den „Handling Agent“ oder am Schalter für die Allgemeine Luftfahrt im General Aviation Terminal/GAT,
 - bei Pierpositionen über das „Docking Guidance System“,
 - über das TSAT-SMS Service (siehe Punkt 10.2.3.2.).

10.2.3.2. TSAT-SMS-Service

10.2.3.2.1. Das TSAT-SMS-Service ist ein automatischer SMS-Informationsservice über die zugewiesene TSAT und nachfolgende Änderungen der TSAT. Das Service funktioniert nur für Abflüge von Wien. Die Registrierung für einen Flug kann frühestens eine Stunde vor EOBT erfolgen. Ist für den Flug bereits eine Actual Off-Block Time (AOBT) oder eine Actual Take-Off Time (ATOT) gesetzt, ist keine Registrierung mehr möglich.

- Input by the aircraft operator / dispatch
Entering the TOBT via the ISP (Information Sharing Platform). The login can be requested on the following email address:
cdm@viennaairport.com,
- Handling Agents,
- VAH (Vienna Aircraft Handling),
- Self-Service (authentication ticket for one time).

10.2.2.3. The **TSAT** (Target Start-Up Approval Time) is issued by ATC and represents the time at which an aircraft can expect Start-Up, taking into account the ATFM restrictions and local constraints. ATC sequences the departures based on TOBT.

10.2.2.4. TSAT will be calculated from TOBT-30 MIN onwards. After a TSAT has been issued the TOBT should be corrected up to a maximum of three times. Changes to the TOBT do not affect the TSAT in general, as long as the newly calculated TOBT is not later than TSAT. However it is of the utmost importance that a TOBT reflects the potential readiness of the aircraft, since it is the basis for the determination of TSAT.

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

10.2.3. TSAT Dialogue

- 10.2.3.1. The TSAT will be notified
- via the airline or handling agent,
 - for general aviation flights either via handling agent or at the general aviation counter at the General Aviation Terminal/GAT,
 - at pier stands via the Docking Guidance System,
 - via the TSAT-SMS Service (see item 10.2.3.2.).

10.2.3.2. TSAT-SMS Service

10.2.3.2.1. The TSAT-SMS Service is an automatic SMS Service providing information about the assigned TSAT and succeeding changes thereof. The service is only available for departures originating at Vienna airport. The earliest registration of a flight will be accepted 60 minutes prior EOBT. If a flight is already in the status 'Actual Off-Block' or 'Actual Take-Off' a registration to the SMS Service is no longer possible.

10.2.3.2.2. Registrierung: Senden Sie eine SMS mit dem Text „TSAT ☐ <ATC Callsign>“ an +43 664 660 56 99 (+43-664-660-LOWW).

Bei erfolgreicher Registrierung und dem Vorliegen einer TSAT (30min vor TOBT) erhalten Sie folgende Information (alle Zeiten in UTC):

<ATC Callsign> ☐ TSAT HHMM / TOBT HHMM.

Liegt beim Registrieren noch keine TSAT vor, so erscheint folgender Text:

<ATC Callsign> ☐ TSAT has not been defined yet. You will be notified, as soon as it is available.

Ist die Registrierung nicht erfolgreich, so erscheint folgender Text:

<ATC Callsign> ☐ Flight not found.

10.2.4. „Start-Up“ und „Push-Back“

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

Folgende Regeln kommen zur Anwendung:

- Zum Zeitpunkt der TOBT muss das Luftfahrzeug bereit zum Anlassen der Triebwerke sein,
- Die „Start-Up“-Freigabe kann zum Zeitpunkt TSAT +/- 5 Minuten eingeholt werden,
- Die Flugverkehrskontrolle erteilt diese Freigabe unter Berücksichtigung der TSAT und der aktuellen Verkehrssituation.

LOWW AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Allgemeines siehe AD 1.1

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

An- und Abflüge auf österreichischen 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.

2. LÄRMMINDERUNGSVERFAHREN

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

2.2. „LOW DRAG - LOW POWER APPROACH“

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

10.2.3.2.2. Registering to the SMS Service: Send a SMS with the syntax 'TSAT ☐ <ATC Callsign>' to +43 664 660 56 99 (+43-664-660-LOWW).

In case of a successful registration and TSAT issued (30 minutes prior TOBT) you will receive the following information (all times in UTC):

<ATC Callsign> ☐ TSAT HHMM / TOBT HHMM.

If the TSAT has not been issued when registering, you will receive the following message:

<ATC Callsign> ☐ TSAT has not been defined yet. You will be notified, as soon as it is available.

If the registration process is unsuccessful, you will be notified by the following message:

<ATC Callsign> ☐ Flight not found.

10.2.4. Start-Up and Push-Back

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

The following rules apply:

- On reaching the TOBT, the aircraft must be ready for Start-Up,
- Start-Up can be requested at TSAT +/- 5 minutes,
- ATC will approve Start-Up taking into account the TSAT and the current traffic situation.

LOWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General see AD 1.1

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

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

2. PROCEDURE TO MINIMIZE NOISE

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

2.2. LOW DRAG - LOW POWER APPROACH

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

2.2.2. Wenn nicht anders angewiesen, ist unter 10000 FT MSL eine IAS von 250 KT beizubehalten. Bei einer Reisegeschwindigkeit von weniger als 250 KT, ist diese beizubehalten. Spätestens bei 10 NM von der Schwelle ist gleichmäßig zu reduzieren, sodass eine IAS von 160 KT knapp vor dem 4 NM Endanflug erreicht wird. Der Anflug soll so lange wie möglich mit „Clean Configuration“ geflogen werden.

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

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

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

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

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

LOWW AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARGEFÜHRTE ANFLÜGE INNERHALB DER TMA LOWW 1-8

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

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

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

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

2.1.1. Allgemeines

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

2.2.2. If not otherwise advised, IAS 250 KT has to be maintained below 10000 FT MSL. If the cruising speed is less than 250 KT, cruising speed has to be maintained. Latest 10 NM from threshold speed has to be reduced so as to reach 160 KT at 4 NM Final Approach. The approach shall be conducted in 'clean configuration' as long as possible.

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

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

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

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

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

LOWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. RADAR SERVICE WITHIN TMA LOWW 1-8

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

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

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

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

2.1.1. General

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

2.1.1.2. Das Eindrehen zum Endanflug erfolgt zur beschleunigten Verkehrsabwicklung im Normalfall durch Radarführung. Die Verwendung der Verfahren ist nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle zulässig (siehe auch Punkt 2.1.2.). Die Verfahren sind in oder oberhalb der Radarmindestflughöhen und werden mittels Radar überwacht.

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

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

2.1.2. Sprechgruppen/Freigaben

Folgende Sprechgruppen/Freigaben kommen zur Anwendung:

2.1.2.1. „CLEARED (designator) TRANSITION“
Erlaubnis die laterale „Transition“ zu fliegen. Höhenanweisungen werden von der Flugverkehrskontrolle erteilt. Die Einhaltung der Sicherheitsabstände zum Boden erfolgt durch die Flugverkehrskontrolle.

2.1.2.2. „CLEARED (designator) TRANSITION AND PROFILE“
Erlaubnis die laterale „Transition“ einschließlich des Vertikal-Profils laut Karten zu fliegen.

2.1.2.3. „CLEARED DIRECT (WAYPOINT) WW (designator)“
Erlaubnis von der gegenwärtigen Position direkt zu einem Wegpunkt und danach die entsprechende „Transition“ zur Betriebsstelle zu fliegen.
Höhenanweisungen werden von der Flugverkehrskontrolle erteilt.
Die Einhaltung der Sicherheitsabstände zum Boden erfolgt durch die Flugverkehrskontrolle.

Anmerkung: Die Bezeichnung von Wegpunkten basiert auf den letzten beiden Buchstaben der 4-stelligen ICAO Flugplatzkennung plus zusätzlichen drei Ziffern und muss als „Whiskey Whiskey xxx“ übermittelt werden. Das Wort „waypoint“ kann weggelassen werden.

z.B.: „cleared direct Whiskey Whiskey 952“

2.1.3. Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung

2.1.3.1. Nach Erhalt einer „Transition“-Freigabe:
Unverzügliche Schaltung des Transpondercodes 7600 und Fortsetzung des Fluges gemäß lateraler und vertikaler Beschreibung des Verfahrens mit anschließendem Endanflugteil eines veröffentlichten Instrumentenanflugverfahrens.

2.1.1.2. The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons. The utilization of the procedures require a clearance by ATC (see also para 2.1.2.). The procedures are at or above MRVA and will be radar monitored.

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

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

2.1.2. Phraseology/Clearances

The following Phraseology/Clearances may be used:

2.1.2.1. 'CLEARED (designator) TRANSITION'
Authorization to fly the lateral transition. Altitude assignments will be issued by ATC. The terrain clearance will be assured by ATC.

2.1.2.2. 'CLEARED (designator) TRANSITION AND PROFILE'
Authorization to fly the transition including the vertical constraints depicted on the charts.

2.1.2.3. 'CLEARED DIRECT (WAYPOINT) WW (designator)'
Is the authorization to fly from the present position direct to a waypoint and to continue thereafter on the appropriate transition to the runway in use.
Altitude assignments will be issued by ATC.
The terrain clearance will be assured by ATC.

Remark: The designation of waypoints is based on the last two letters of the four-letter ICAO Location Indicator plus additionally three digits and shall be transmitted as 'Whiskey Whiskey xxx'. The word 'waypoint' can be omitted.

e.g.: 'cleared direct Whiskey Whiskey 952'

2.1.3. Radio Communication Failure Procedure

2.1.3.1. After reception of a transition clearance:
Switch transponder code 7600 and continue the flight in accordance with the lateral and vertical description of the procedure with subsequent final approach of an Instrument Approach Procedure.

2.1.3.2. Nach Erhalt einer Freigabe direkt zu einem Wegpunkt:

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

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

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

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

2.2.3. Die aktuell gültigen Hauptverkehrszeiträume werden mittels NOTAM veröffentlicht.

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

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

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

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

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

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

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

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

ENDPUNKT DER STAR END POINT OF STAR	BETRIEBSPISTE RUNWAY IN USE	FLUGMEILEN (NM) TRACK MILES (NM)
BALAD	11	34
	16	50
	29	36
	34	24
MABOD	11	35
	16	21
	29	42
	34	52
NERDU	11	21
	16	23
	29	54
	34	60
PESAT	11	55
	16	52
	29	22
	34	23

3. RADARMINDESTSTAFFELUNG 2,5 NM IM ENDANFLUG

3.1. Basierend auf und abweichend von ICAO Doc 4444-ATM, Kapitel 8, Punkt 8.7.3 wird folgendes Verfahren für radargeführte Anflüge Wien/LOWW angewendet. Die Radarmindeststaffelung von 2,5 NM wird ausschließlich zwischen anfliegenden Luftfahrzeugen innerhalb 18 NM vom Aufsetzpunkt der Betriebspiste angewendet, vorausgesetzt:

- das Radar SRE/MSSR Wien-Schwechat ist in Funktion und Verwendung. (Das MSSR Ost oder ein gleichwertiges SSR ist in Funktion);
- die anfliegenden Luftfahrzeuge befinden sich auf der Frequenz von WIEN DIRECTOR oder WIEN TURM;
- beide Luftfahrzeuge befinden sich innerhalb 18 NM des Aufsetzpunktes der Piste im Endanflug oder auf einem Annäherungskurs (Radarsteuerkurs);
- das vorausfliegende Luftfahrzeug ist keine B757 oder keine „HEAVY TYPE“ und das nachfolgende gehört der gleichen oder einer höheren Wirbelschleppenkatégorie an;
- die gemeldete Bremswirkung ist gut und die Pistenbelegungszeiten von maximal 50 Sekunden werden nicht durch Pistenbeläge, wie z.B. Matsch, Schnee oder Eis, beeinträchtigt;
- der Flugverkehrsleiter am Kontrollturm ist in der Lage durch Sichtkontakt oder mit Hilfe der zur Verfügung stehenden „Ground Surveillance Tools“ die Betriebspiste und die dazugehörenden Aus- und Einmündungen der Rollwege zu beobachten;
- die Geschwindigkeiten von anfliegenden Luftfahrzeugen werden genauestens von den Flugverkehrsleitern überwacht und wenn notwendig angepaßt, um sicherzustellen, dass die Mindeststaffelung nicht unterschritten wird;
- die Piloten sind genügend auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, die Piste schnellstens verlassen zu müssen („**BESCHLEUNIGEN SIE VERLASSEN DER PISTE, NACHFOLGENDER VERKEHR +IM ANFLUG+**“).

4. SIMULTANBETRIEB

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

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

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

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

4.2.2. Dieses Verfahren wird ausschließlich unter folgenden Wetterbedingungen angewendet:

- Hauptwolkenuntergrenze mindestens 2400 FT MSL (1800 FT AAL)

3. RADAR SEPARATION MINIMUM 2,5 NM ON FINAL APPROACH

3.2. Based on, but also deviating from ICAO Doc 4444-ATM, chapter 8, item 8.7.3 the following procedure is applicable for radar guided arriving aircraft to Wien/LOWW. This radar separation minimum of 2,5 NM will only be applied between arriving aircraft within 18 NM from runway threshold provided that:

- the SRE/MSSR Wien-Schwechat is in operation and in use. (The MSSR East or an adequate SSR is in operation);
- the arriving aircraft have to be in two way radio communication with WIEN DIRECTOR or WIEN TOWER;
- both aircraft are flying within 18 NM from the threshold of the runway in use either on final approach or on a closing heading (radarheading);
- the preceding aircraft is not a B757 or of a heavy type and the succeeding aircraft is of the same or higher wake turbulence category;
- braking action is reported as good and runway occupancy times of maximum 50 seconds are not adversely affected by runway contaminants such as slush, snow or ice;
- the aerodrome controller is able to observe, visually or by means of ground surveillance tools the runway-in-use and associated exit and entry taxiways;
- aircraft approach speeds are closely monitored by the controller and when necessary adjusted so as to ensure that separation is not reduced below the minimum;
- pilots have been made fully aware of the need to exit the runway in an expeditious manner (**'AFTER LANDING EXPEDITE VACATING RUNWAY, +INBOUND+ TRAFFIC BEHIND'**).

4. SIMULTANEOUS OPERATIONS

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

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

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

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

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

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

5. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWW

(Siehe Sichtflugkarte 1 : 250 000 LOWW AD 2.24-9)

5.1. Anflüge

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

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

Achtung:

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

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

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

5.2. Abflüge

5.2.1. VFR Abflüge müssen die Streckenfreigabe mindestens 10 Minuten vor dem beabsichtigten Abflug auf WIEN DELIVERY Frequenz 122,125 MHZ einholen.

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

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

5.3. Transitflüge

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

5.4. NORDO Flüge

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

5.4.2. NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

5. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWW

(See VFR chart 1 : 250 000 LOWW AD 2.24-9)

5.1. Approaches

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

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

Attention:

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

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

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

5.2. Departures

5.2.2. VFR departures shall request routing clearance at least 10 minutes prior intended departure from 'WIEN DELIVERY' on FREQ 122,125 MHZ.

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

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

5.3. Transit Flights

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

5.4. NORDO Flights

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

5.4.2. NORDO-transit flights are not permitted.

5.5. Sonstiges

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

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

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

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

6.1.1. Aus Verkehrsgründen sollten Transitflüge außerhalb von Lufträumen der Klasse C und D der TMA LOWW 1-8 geplant werden. Einflugfreigaben für Sichtflüge sind mindestens 5 MIN vor dem geplanten Einflug bei WIEN INFORMATION (Terminal Flight Information - TFI; Frequenz 118,525 MHZ) einzuholen. TFI übermittelt (während der Betriebszeiten, siehe LOWW AD 2.18) lediglich Einflugfreigaben in Lufträume der Klasse C und D, welche von WIEN RADAR erteilt wurden.

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

6.2.1. VFR-Flügen außerhalb freigabepflichtiger Lufträume wird empfohlen mit WIEN INFORMATION (TFI; Frequenz 118,525 MHZ) Kontakt aufzunehmen um FIS zu erhalten.

6.3. Militärisch reservierte Bereiche Tulln (LOXT)

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

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

- TRA Spitzerberg C, TRA Spitzerberg H, TRA Spitzerberg N und TRA Spitzerberg S - siehe ENR 5.5, Punkt 1.
- TRA Stockerau - siehe ENR 5.5, Punkt 1.
- TRA Wienerwald-Ost - siehe ENR 5.5, Punkt 1.
- TRA Wienerwald-West - siehe ENR 5.5, Punkt 1.

5.5. Miscellaneous

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

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

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

6.1. VFR flights within airspaces of Class C and D

6.1.1. Due to traffic reasons transit flights should be planned outside airspaces of Class C and D of TMA LOWW 1-8. Clearances for VFR flights to enter those airspaces shall be obtained at least 5 minutes prior planned entry from WIEN INFORMATION (Terminal Flight Information - TFI) on FREQ 118,525 MHZ. TFI (during operational hours, see LOWW AD 2.18) is only delivering clearances to enter airspaces of Class C and D issued by WIEN RADAR.

6.2. VFR flights outside airspaces of Class C and D

6.2.1. It is recommended that VFR flights operating outside airspaces of class C and D contact WIEN INFORMATION (TFI) on FREQ 118,525 MHZ in order to obtain FIS.

6.3. Military reserved areas Tulln (LOXT)

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

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

- TRA Spitzerberg C, TRA Spitzerberg H, TRA Spitzerberg N and TRA Spitzerberg S - see ENR 5.5, item 1.
- TRA Stockerau - see ENR 5.5, item 1.
- TRA Wienerwald-Ost - see ENR 5.5, item 1.
- TRA Wienerwald-West - see ENR 5.5, item 1.

7. VERFAHREN FÜR VFR-FLÜGE IN DER TMZ LOWW

7.1. Innerhalb der TMZ LOWW sind VFR-Flüge nur mit einem funktionierenden Transponder MODE C erlaubt.

Flüge, die nicht Gegenstand der Flugverkehrskontrolle sind, aber dennoch in diesem Gebiet durchgeführt werden, haben A 7000 MODE C zu schalten.

Ausnahmen sind im Einzelfall nur nach Zustimmung über Telefon oder Funk möglich.

Flüge im Segelflugebiet SPITZERBERG (siehe ENR 5.5, Punkt 2) sind von dieser Verpflichtung ausgenommen.

8. VERFAHREN BEI GERINGER SICHT

8.1. Einleitung

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

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

7. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMZ LOWW

7.1. Within TMZ LOWW VFR flights are only authorised with a functional Transponder MODE C.

Flights which are not subject to ATC but are executed in this area shall squawk A 7000 MODE C.

Exceptions are only possible in individual cases after approval either by telephone or by radio.

Flights within the glider area SPITZERBERG (see ENR 5.5, item 2) are exempted from this regulation.

8. LOW VISIBILITY PROCEDURES

8.1. Introduction

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

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

INKRAFTTRETEN	Über Funk oder ATIS: „ LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION “
ACTIVATION	Via RTF or ATIS: ‘ LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION ’
ANWENDUNG	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 600 M und / oder Hauptwolkenuntergrenze / Vertikalsicht weniger als 200 FT
APPLICATION	RVR for Touchdownzone (TDZ) less than 600 M and / or ceiling / vertical visibility less than 200 FT
SCHUTZ DER „OFZ“ und der „LOC-SENSITIVE AREA“	Wird durch ATC sichergestellt (AD 1.1 Punkt 4.4.2.b und 4.6.2.c)
PROTECTION OF OFZ and LOC-SENSITIVE AREA	Is ensured by ATC (AD 1.1 item 4.4.2.b and 4.6.2.c)
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landefreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt.
METEOROLOGICAL INFORMATION	Together with the approach clearance the actual RVR values will be transmitted; together with the landing clearance the actual RVR values will be transmitted additionally.
LANDEFREIGABE	Wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegendes Luftfahrzeug 2 NM von der Pistenschwelle entfernt ist; in Ausnahmefällen kann die Erteilung bis zu einer Entfernung von 1 NM verzögert werden; Piloten werden entsprechend informiert.
CLEARANCE TO LAND	Transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold, in exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly.

MELDUNGEN VON PILOTEN	„RUNWAY VACATED“ durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkodierten Rollwegmittelfeuer verlassen hat („Sensitive Area vacated“). Nach Landungen auf dem Flughafen Wien-Schwechat nur auf Anweisung von ATC
REPORTS BY PILOTS	‘RUNWAY VACATED’ by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated). After landing on airport Wien-Schwechat only if so instructed by ATC
AUSSERKRAFTTRETEN	Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS Aufsprache.
DEACTIVATION	Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission.

8.2. Start bei geringer Sicht

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

8.3. Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

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

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

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

9. STAFFELUNG ZWISCHEN AN- UND ABFLÜGEN

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

8.2. Low Visibility Take-Off

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

8.3. Information regarding Malfunction and Downgrading of the Approach Procedure

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

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

8.3.2. A change in operational status, if caused by a failure expected to last more than one hour, will be promulgated by NOTAM. Pilots will be notified of shorter term deficiencies by ATC (ATIS and/or RTF).

9. SEPARATION BETWEEN ARRIVALS AND DEPARTURES

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

10. SIDS WITH RADIUS TO FIX (RF) TURNS

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

10.2. To distinguish between the standard coding and the coding comprising the RF turn the letter 'R' has been added after the SID identification. Consequently two ARINC contractions are listed for relevant SIDs. As an example, the ARINC contractions for the MEDIX 2B SID are given below:

10.2.1. [MEDIX2B] is the standard designator where only fly-over and fly-by turns are applied;

10.2.2. [MEDIX2BR] is the designator with the addition 'R' where the RF turn coding is applied.

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

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

The aircraft must be equipped with an FMS comprising a pre-loaded navigation database and a navigation display.

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

The aircraft FMS must use GNSS as the primary navigation sensor.

The operator must hold a P-RNAV or RNAV1 operations approval issued by its state of registry.

LOWW AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

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

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

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

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

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

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

6. „Waypoint“-Liste - Instrumentenflugverfahren

LOWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

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

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

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

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

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

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

6. Waypoint list - Instrument flight procedures

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
ABTAN	47 06 49.00N 014 29 44.00E	STAR
ADAMA	47 59 16.00N 017 20 29.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
AGMIM	48 05 54.60N 016 59 15.16E	SID RWY 29
ARSIN	47 34 01.96N 016 45 13.48E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
ASPIB	48 00 40.40N 017 02 11.50E	SID RWY 29
BALAD	47 46 00.21N 016 14 02.56E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
BARUG	47 53 48.57N 015 21 19.93E	STAR
DITIS	48 53 52.88N 015 06 58.90E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
EL SIS	47 35 13.98N 016 41 09.85E	SID RWY 29, SID RWY 34
EMKOG	47 30 36.62N 016 35 00.56E	SID RWY 29, SID RWY 34
GAMLI	47 54 24.00N 014 46 44.00E	STAR
IMVOB	47 30 56.41N 015 35 09.62E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
IRGOT	47 31 48.00N 015 48 36.00E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
KOXER	48 07 39.00N 017 02 54.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
LANUX	48 53 17.18N 015 36 56.84E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34, STAR
LAPNA	46 32 07.79N 015 31 13.55E	STAR
LEDVA	48 43 43.64N 016 47 21.10E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
LIMRA	47 54 39.53N 014 26 52.02E	STAR
LUGEM	48 10 20.00N 015 23 32.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
MABOD	48 34 28.41N 016 41 24.35E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
MASUR	48 31 12.35N 015 26 21.45E	STAR
MEDIX	48 17 39.00N 015 24 31.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
MIKOV	48 47 05.08N 016 37 15.61E	STAR
NATEX	47 44 49.00N 017 30 00.00E	STAR
NEMAL	47 55 05.00N 013 29 54.00E	STAR
NERDU	48 28 53.39N 016 05 57.34E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
NIGSI	47 22 09.00N 016 02 10.00E	STAR
NIMDU	47 54 59.49N 013 49 17.93E	STAR
OBUTI	46 22 41.89N 016 16 26.58E	STAR
ODSUD	48 02 07.00N 015 29 56.00E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
OSMOD	48 09 06.00N 015 30 53.00E	SID RWY 11, SID RWY 29, SID RWY 34
OSPEN	47 29 07.05N 015 31 38.71E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
OTGAR	48 13 53.00N 015 31 32.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
PESAT	47 42 53.75N 017 03 11.37E	RNAV transition RWY 11, RNAV transition RWY 16, RNAV transition RWY 29, RNAV transition RWY 34, STAR
REKLU	48 35 15.00N 016 56 16.00E	STAR
RUPET	47 27 55.00N 015 43 57.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
RW11	48 07 22.13N 016 32 00.09E	IAP RWY 11
RW16	48 07 11.22N 016 34 41.40E	IAP RWY 16

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
RW29	48 06 32.57N 016 34 32.27E	IAP RWY 29
RW34	48 05 19.07N 016 35 28.82E	IAP RWY 34
SOVIL	48 02 47.00N 015 22 32.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
STEIN	47 25 39.41N 016 35 58.95E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
TEMTA	48 30 27.00N 015 39 49.00E	STAR
TOVKA	48 16 12.56N 016 55 34.76E	STAR
UMSUM	48 42 03.25N 015 35 49.49E	SID RWY 29
UNGUT	48 50 40.91N 015 39 11.84E	SID RWY 29
VABGU	48 41 32.28N 016 44 15.39E	SID RWY 29
VENEN	48 33 59.59N 014 32 28.84E	STAR
WW050	48 04 41.41N 016 40 12.89E	IAP RWY 29
WW051	48 03 09.27N 016 44 54.29E	IAP RWY 29, RNAV transition RWY 29
WW052	47 57 55.72N 016 43 20.66E	IAP RWY 29, RNAV transition RWY 29
WW053	48 07 40.28N 016 48 36.44E	IAP RWY 29, RNAV transition RWY 29
WW054	47 51 22.09N 016 41 23.60E	RNAV transition RWY 29
WW055	48 20 58.94N 016 33 41.44E	RNAV transition RWY 29
WW100	48 05 23.34N 016 38 00.97E	SID RWY 11
WW101	48 01 28.95N 016 36 46.19E	SID RWY 11
WW123	48 12 34.76N 016 32 24.78E	SID RWY 29
WW151	48 06 03.14N 016 35 59.86E	SID RWY 11
WW152	48 17 23.67N 016 39 37.80E	SID RWY 11
WW160	48 09 12.45N 016 47 33.07E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW162	48 02 30.33N 016 50 23.55E	SID RWY 16
WW163	48 02 14.33N 016 36 46.75E	SID RWY 16
WW164	48 09 46.93N 016 42 26.66E	SID RWY 34
WW165	48 11 23.26N 016 37 12.43E	SID RWY 34
WW171	48 34 10.55N 015 53 21.14E	SID RWY 29
WW172	47 52 19.93N 015 57 44.67E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
WW181	48 42 04.00N 015 35 50.00E	SID RWY 29
WW190	48 33 20.09N 014 45 57.55E	STAR
WW191	48 32 39.07N 014 59 25.87E	STAR
WW192	48 31 56.47N 015 12 53.87E	STAR
WW230	48 08 36.95N 016 12 23.36E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW231	48 06 02.97N 016 12 23.37E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW232	48 05 52.72N 016 22 17.37E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW233	48 01 57.51N 016 19 30.63E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW261	48 03 00.72N 016 45 13.06E	SID RWY 11
WW262	47 54 39.64N 016 34 35.39E	SID RWY 11

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
WW266	48 14 12.92N 016 08 14.95E	SID RWY 29
WW267	48 04 00.73N 016 36 00.76E	SID RWY 16
WW268	47 59 13.22N 016 38 03.79E	SID RWY 16
WW269	48 04 12.28N 016 35 55.93E	SID RWY 16
WW273	48 07 05.18N 016 16 38.82E	SID RWY 11
WW274	48 04 30.87N 016 16 08.62E	SID RWY 11
WW275	48 01 39.14N 016 14 28.20E	SID RWY 11
WW286	47 55 58.37N 016 29 57.02E	SID RWY 29
WW293	48 06 55.88N 016 28 26.72E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW295	48 05 46.82N 016 27 14.62E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW296	48 04 36.83N 016 28 19.64E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW304	48 08 08.72N 016 34 16.67E	SID RWY 34
WW361	48 03 45.47N 016 42 58.07E	SID RWY 11
WW362	47 56 56.39N 016 40 38.05E	SID RWY 11
WW363	47 55 32.95N 016 27 24.60E	SID RWY 11
WW364	48 01 32.07N 016 32 52.19E	SID RWY 16
WW365	48 02 00.45N 016 34 52.52E	SID RWY 16
WW367	48 01 50.06N 016 34 30.38E	SID RWY 16
WW368	48 03 38.97N 016 32 53.24E	SID RWY 16
WW370	47 52 47.60N 016 25 19.18E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW371	48 14 28.66N 016 40 00.32E	SID RWY 34
WW373	48 10 49.99N 016 47 42.96E	SID RWY 34
WW375	47 58 11.65N 016 29 30.68E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW377	47 58 41.22N 016 26 40.61E	SID RWY 16
WW379	48 01 33.94N 016 22 10.78E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW380	47 59 25.76N 016 07 34.60E	SID RWY 16
WW381	48 05 20.88N 015 52 53.74E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW382	48 08 55.59N 015 55 32.87E	SID RWY 16
WW383	47 57 36.44N 016 19 10.65E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW384	47 57 36.82N 016 26 49.34E	SID RWY 16
WW386	48 04 59.52N 016 46 21.16E	SID RWY 11
WW387	47 59 46.84N 016 46 28.10E	SID RWY 29
WW388	48 09 46.93N 016 42 26.64E	SID RWY 34
WW389	48 07 05.00N 016 53 00.00E	SID RWY 34
WW390	48 00 40.43N 017 02 11.52E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
WW391	48 02 15.00N 016 12 41.00E	SID RWY 29
WW392	48 07 56.00N 015 56 34.00E	SID RWY 29
WW393	48 07 50.00N 016 02 23.00E	SID RWY 29

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
WW394	48 16 17.00N 016 03 30.00E	SID RWY 29
WW395	48 03 24.00N 016 29 07.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW396	47 59 09.00N 016 24 59.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW397	47 57 07.14N 016 34 54.01E	SID RWY 29
WW398	48 05 05.00N 015 47 46.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW400	48 16 48.38N 016 50 57.46E	STAR
WW401	47 43 58.00N 016 38 12.00E	SID RWY 11
WW403	47 45 25.71N 016 37 12.17E	SID RWY 16
WW405	47 38 12.00N 016 31 05.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW406	47 37 47.00N 016 32 30.00E	SID RWY 29, SID RWY 34
WW410	47 09 45.01N 014 46 46.98E	STAR
WW411	46 57 13.86N 016 08 12.97E	STAR
WW440	48 21 00.00N 016 43 00.00E	STAR
WW450	47 53 40.00N 015 28 51.00E	STAR
WW460	48 27 45.00N 016 28 15.00E	SID RWY 34
WW468	48 20 33.00N 016 44 34.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW469	48 30 28.00N 016 47 31.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW470	48 26 33.00N 016 39 53.00E	SID RWY 11, SID RWY 16
WW471	48 34 24.00N 016 07 56.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW481	48 44 43.00N 015 35 57.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 34
WW648	48 02 59.20N 016 45 24.67E	IAP RWY 11
WW650	48 13 09.05N 016 14 07.70E	IAP RWY 11
WW651	48 14 01.04N 016 11 25.92E	IAP RWY 11, RNAV transition RWY 11
WW652	48 16 06.33N 016 05 06.38E	RNAV transition RWY 11
WW653	48 18 16.47N 015 58 21.58E	RNAV transition RWY 11
WW654	48 22 46.68N 016 01 36.63E	RNAV transition RWY 11
WW655	48 13 46.17N 015 55 07.08E	RNAV transition RWY 11
WW656	48 20 36.35N 016 08 21.89E	RNAV transition RWY 11
WW657	48 11 36.21N 016 01 51.44E	RNAV transition RWY 11
WW658	48 18 25.63N 016 15 06.57E	RNAV transition RWY 11
WW659	48 09 25.86N 016 08 35.23E	RNAV transition RWY 11
WW661	48 07 15.12N 016 15 18.46E	RNAV transition RWY 11
WW663	48 04 42.08N 016 21 43.48E	RNAV transition RWY 11
WW664	48 19 06.20N 016 26 21.72E	RNAV transition RWY 11
WW665	48 01 09.57N 016 30 35.57E	RNAV transition RWY 11
WW666	48 24 21.00N 016 24 16.00E	RNAV transition RWY 11
WW668	47 57 34.06N 016 38 44.80E	IAP RWY 16
WW669	47 55 46.40N 016 26 39.74E	RNAV transition RWY 11

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
WW670	48 20 19.87N 016 29 06.17E	IAP RWY 16
WW671	48 22 15.23N 016 28 16.89E	IAP RWY 16, RNAV transition RWY 16
WW672	48 26 25.53N 016 26 32.83E	RNAV transition RWY 16
WW673	48 31 13.99N 016 24 29.77E	RNAV transition RWY 16
WW674	48 32 35.64N 016 31 44.11E	RNAV transition RWY 16
WW675	48 29 51.86N 016 17 15.76E	RNAV transition RWY 16
WW676	48 27 46.61N 016 33 46.76E	RNAV transition RWY 16
WW677	48 25 03.52N 016 19 19.46E	RNAV transition RWY 16
WW678	48 21 41.30N 016 36 21.20E	RNAV transition RWY 16
WW679	48 19 17.45N 016 21 47.40E	RNAV transition RWY 16
WW680	48 13 21.01N 016 39 51.68E	RNAV transition RWY 16
WW681	48 17 41.38N 016 13 19.97E	RNAV transition RWY 16
WW682	48 06 41.40N 016 45 00.42E	RNAV transition RWY 16
WW684	48 00 01.58N 016 50 07.89E	RNAV transition RWY 16
WW686	47 52 08.28N 016 29 43.88E	RNAV transition RWY 16
WW688	48 14 57.85N 016 48 30.52E	RNAV transition RWY 16
WW692	48 28 21.00N 016 43 39.00E	RNAV transition RWY 16
WW697	47 54 30.00N 016 39 59.00E	RNAV transition RWY 11
WW948	48 10 54.23N 016 21 05.86E	IAP RWY 29
WW950	48 03 18.66N 016 44 25.33E	IAP RWY 29
WW951	48 02 07.16N 016 47 54.80E	IAP RWY 29, RNAV transition RWY 29
WW952	47 59 53.89N 016 54 35.22E	RNAV transition RWY 29
WW953	47 55 26.16N 017 07 54.39E	RNAV transition RWY 29
WW954	47 50 04.25N 017 03 55.10E	RNAV transition RWY 29
WW955	47 59 54.29N 017 11 14.38E	RNAV transition RWY 29
WW956	47 54 31.53N 016 50 37.01E	RNAV transition RWY 29
WW957	48 04 22.39N 016 57 54.40E	RNAV transition RWY 29
WW959	48 06 37.91N 016 51 07.40E	RNAV transition RWY 29
WW961	48 11 01.63N 016 37 50.10E	RNAV transition RWY 29
WW963	48 17 46.17N 016 30 13.41E	RNAV transition RWY 29
WW964	47 51 41.05N 016 38 18.48E	RNAV transition RWY 29
WW965	48 18 58.99N 016 39 02.43E	RNAV transition RWY 29
WW966	47 48 51.10N 016 46 24.08E	RNAV transition RWY 29
WW967	48 26 56.31N 016 40 15.14E	RNAV transition RWY 29
WW968	48 14 56.08N 016 31 24.21E	IAP RWY 34
WW970	47 58 10.65N 016 38 29.43E	IAP RWY 34
WW971	47 55 40.56N 016 39 32.50E	IAP RWY 34, RNAV transition RWY 34
WW972	47 50 52.53N 016 41 29.29E	RNAV transition RWY 34

DESIGNATOR	COORDINATES	PROCEDURE
WW973	47 46 03.63N 016 43 28.71E	RNAV transition RWY 34
WW974	47 41 14.66N 016 45 27.78E	RNAV transition RWY 34
WW975	47 42 34.67N 016 52 36.02E	RNAV transition RWY 34
WW976	47 39 54.06N 016 38 20.04E	RNAV transition RWY 34
WW977	47 47 23.75N 016 50 37.51E	RNAV transition RWY 34
WW978	47 44 42.93N 016 36 20.37E	RNAV transition RWY 34
WW979	47 52 12.81N 016 48 38.67E	RNAV transition RWY 34
WW980	47 49 31.73N 016 34 20.29E	RNAV transition RWY 34
WW981	47 57 01.81N 016 46 39.46E	RNAV transition RWY 34
WW982	47 54 20.48N 016 32 19.84E	RNAV transition RWY 34
WW983	48 06 38.15N 016 42 40.10E	RNAV transition RWY 34
WW985	48 16 15.72N 016 38 38.30E	RNAV transition RWY 34
WW987	48 27 47.10N 016 33 46.60E	RNAV transition RWY 34
WW988	47 52 59.15N 016 25 10.61E	RNAV transition RWY 34
WW989	47 58 41.50N 016 55 35.34E	RNAV transition RWY 34
WW991	47 52 13.30N 016 58 42.74E	RNAV transition RWY 34

7. Koordinaten der VFR-Meldepunkte

7. Coordinates of VFR reporting points

BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KOORDINATEN COORDINATES
DONAUTURM	48 14 15N 016 23 50E	ORTH	48 07 40N 016 42 30E
EBERGASSING	48 01 49N 016 29 56E	PETRONELL	48 06 36N 016 50 52E
FREUDENAU	48 11 50N 016 27 20E	RUTZENDORF	48 13 30N 016 37 46E
HIMBERG	48 04 22N 016 26 47E	SCHÖNAU	48 07 40N 016 37 46E
KLOSTERNEUBURG	48 17 50N 016 20 50E	STRASSHOF	48 18 25N 016 37 46E
MARCHEGG	48 16 00N 016 57 00E	UNTERWALTERSDORF	47 57 45N 016 27 24E
MÜNCHENDORF	48 01 43N 016 21 17E		

LOWW AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN

LOWW AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Flugplatzkarte-ICAO	LOWW AD 2.24-1-1	Aerodrome Chart-ICAO
Aircraft Parking/Docking Chart-ICAO	LOWW AD 2.24-1-2	Aircraft Parking/Docking Chart-ICAO
Aerodrome Ground Movement Chart-Taxi restrictions	LOWW AD 2.24-1-3	Aerodrome Ground Movement Chart-Taxi restrictions
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A, Betriebliche Begrenzungen (RWY 11/29)	LOWW AD 2.24-2-1	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A, Operating Limitations (RWY 11/29)
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A, Betriebliche Begrenzungen (RWY 16/34)	LOWW AD 2.24-2-2	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A, Operating Limitations (RWY 16/34)
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ B	LOWW AD 2.24-2-4	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type B
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug-ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2.24-3-1	Precision Approach Terrain Chart-ICAO (RWY 16)
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug-ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2.24-3-2	Precision Approach Terrain Chart-ICAO (RWY 29)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 11)	LOWW AD 2.24-4-1	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 11)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2.24-4-2	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 29)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2.24-4-3	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 16)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 34)	LOWW AD 2.24-4-4	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 34)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO Noise Abatement (RWY 11)	LOWW AD 2.24-4-5	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO Noise Abatement (RWY 11)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO Noise Abatement (RWY 29)	LOWW AD 2.24-4-6	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO Noise Abatement (RWY 29)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO Noise Abatement (RWY 34)	LOWW AD 2.24-4-8	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO Noise Abatement (RWY 34)
Standard Anflugkarte Instrumenten-ICAO	LOWW AD 2.24-5-1	Standard Arrival Chart-Instrument-ICAO
RNAV Anflugkarte Instrumenten (RWY 11)	LOWW AD 2.24-5-2-1	RNAV Arrival Chart-Instrument (RWY 11)
RNAV Anflugkarte Instrumenten (RWY 29)	LOWW AD 2.24-5-2-2	RNAV Arrival Chart-Instrument (RWY 29)
RNAV Anflugkarte Instrumenten (RWY 16)	LOWW AD 2.24-5-2-3	RNAV Arrival Chart-Instrument (RWY 16)
RNAV Anflugkarte Instrumenten (RWY 34)	LOWW AD 2.24-5-2-4	RNAV Arrival Chart-Instrument (RWY 34)
RNAV Anflugkarte Instrumenten Noise Abatement (RWY 29)	LOWW AD 2.24-5-2-6	RNAV Arrival Chart-Instrument Noise Abatement (RWY 29)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (NDB RWY 11)	LOWW AD 2.24-6-1-2	Instrument Approach Chart-ICAO (NDB RWY 11)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS or LOC RWY 11)	LOWW AD 2.24-6-2-1	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS or LOC RWY 11)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (NDB RWY 29)	LOWW AD 2.24-6-3	Instrument Approach Chart-ICAO (NDB RWY 29)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS RWY 29)	LOWW AD 2.24-6-4	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS RWY 29)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (VOR RWY 16)	LOWW AD 2.24-6-5	Instrument Approach Chart-ICAO (VOR RWY 16)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS RWY 16)	LOWW AD 2.24-6-6	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS RWY 16)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (VOR RWY 34)	LOWW AD 2.24-6-7	Instrument Approach Chart-ICAO (VOR RWY 34)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS or LOC RWY 34)	LOWW AD 2.24-6-8	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS or LOC RWY 34)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 11)	LOWW AD 2.24-6-9-1-1	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 11)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 16)	LOWW AD 2.24-6-9-2	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 16)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 29)	LOWW AD 2.24-6-9-3-1	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 29)

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS X RWY 29)	LOWW AD 2.24-6-9-3-2	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS X RWY 29)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS RWY 34)	LOWW AD 2.24-6-9-4	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS RWY 34)
Karte für Radarmindestflughöhen-ICAO	LOWW AD 2.24-8	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart-ICAO
Sichtflugkarte WIEN-SCHWECHAT / TULLN	LOWW AD 2.24-9	Chart for VFR flights WIEN-SCHWECHAT / TULLN