

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	KOORDINÄTEN 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/DURCHSCHNITTLICHE MINIMUMTEMPERATUR	<u>183 M (600 FT)</u> / 27.4 °C / -2.2 °C <small>— Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4 / for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4</small>
	ELEVATION/REFERENCE TEMPERATURE/MEAN LOW TEMPERATURE	
4	GEOID UNDULATION	44 M (144 FT)
5	ORTSMISSWEISUNG/JÄHRLICHE ÄNDERUNG	5°E (JAN 2022) / 0.1°E
	MAGNETIC VARIATION/ANNUAL CHANGE	
6	FLUGPLATZBETREIBER, ADRESSE, TELEFON, TELEFAX, TELEX, FLUGFERNMELDEDIENST, EMAIL, WEBSITE	Flughafen Wien AG Flughafen Wien (AIRSIDE OPERATIONS CENTER) 1300 Wien Flughafen AUSTRIA
	AD OPERATOR, ADDRESS, TELEPHONE, TELEFAX, TELEX, AFS, EMAIL, WEBSITE	TEL: +43 1 7007-0 FAX: +43 1 7007-23806 SITA: VIEFW7X AFS: LOWWYDYX
7	GENEHMIGTER FLUGVERKEHR	IFR / VFR
	TYPES OF TRAFFIC PERMITTED	
8	ANMERKUNGEN	Zertifizierung: EASA Code 4E; Betrieb von A380, Antonov 124 und Boeing 747-8 möglich.
	REMARKS	Certification: EASA Code 4E; A380, Antonov 124 and Boeing 747-8 OPS possible.

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
	HEALTH AND SANITATION	

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

LOWW AD 2.4 ABFERTIGUNGSDIENSTE UND EINRICHTUNGEN

LOWW AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	FRACHTVERLADEGERÄTE CARGO-HANDLING FACILITIES	Alle modernen Einrichtungen mit Tragkraft bis zu 20000 KG All modern facilities, load capacity up to 20000 KG
2	TREIBSTOFF/ÖLSORTEN FUEL/OIL TYPES	Treibstoffsorten: JET A1 Ölsorten: Verfügbar bei beauftragten Wartungsfirmen Fuel types: JET A1 Oil types: Various by arrangement with technical support companies
3	BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN FUELLING FACILITIES/CAPACITY	Verfügbar AVBL
4	ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN DE-ICING FACILITIES	Luftfahrzeugenteisungsfahrzeuge auf definierten Enteisungspositionen ACFT de-icing vehicles on defined de-icing-positions
5	VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT	Vorhanden auf Nachfrage AVBL O/R
6	REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT	Vorhanden AVBL

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	Vorhanden AVBL
	RESTAURANTS	Vorhanden AVBL
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL	Öffentliche Autobus- und Eisenbahnverbindung; Taxi, Mietwagendienst
	TRANSPORTATION	Public bus and railway; taxi, rent-a-car service
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	Vorhanden
	MEDICAL FACILITIES	AVBL
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	NIL
	REMARKS	

LOWW AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE

LOWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN	Kategorie 10 (EASA)
	AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	CAT 10 (EASA)
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; verfügbar für sämtliche Luftfahrzeuge
	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; AVBL for all ACFT
4	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWW AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG

LOWW AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY- CLEA-RING

1	RÄUMUNGS AUSRÜSTUNG	Schneeflüge, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehrblasgeräte, Enteisungsfahrzeuge, Streugeräte (Harnstoff und Sand), Lastkraftwagen
	TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	Snow ploughs, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, de-icing vehicles, spreaders (urea and sand), motor lorries
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN	Piste, Rollbahn, Vorfeld
	CLEARANCE PRIORITIES	RWY, TWY, APN
3	ZU VERWENDENDES MATERIAL FÜR DIE OBERFLÄCHENBEHANDLUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHE	Enteisungsmittel: KFOR, NAFO
	USE OF MATERIAL FOR MOVEMENT AREA SURFACE TREATMENT	De-icing fluids: KFOR, NAFO
4	SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE	NIL
	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS	
5	ANMERKUNGEN	Allgemeine Informationen bezüglich Erhebung, Einschätzung und Meldung des Pistenzustandes sind enthalten in Kapitel AD 1.2, 2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept.
	REMARKS	General information regarding runway condition assessment and reporting is included in Chapter AD 1.2, 2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan.

LOWW AD 2.8 VORFELDER, ROLLBAHNEN UND HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)

LOWW AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DES VORFELDES	GAC: Beton, PCN 66/R/A/W/T MAIN: Beton, PCN 66/R/A/W/T
	APRON SURFACE AND STRENGTH	GAC: Concrete, PCN 66/R/A/W/T MAIN: Concrete, PCN 66/R/A/W/T

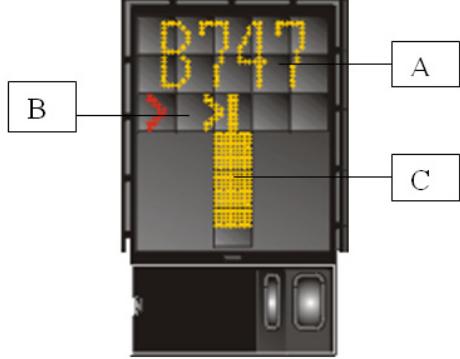
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLBAHNEN	ROLLBAHNEN: A1 (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T A1 (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T A2 (nördlich Rollhalt) 23 M, Beton, PCN 66/R/A/W/T A2 (südlich Rollhalt) 23 M, Bitumen, PCN 75/F/A/W/T A3 (nördlich Rollhalt) 23 M,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

	TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	TWY: 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 TXL: 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
3	POSITION ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL	Vorfeld - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel <u>177 M (580 FT)</u> oder Schwelle Piste 11: <u>175 M (575 FT)</u> oder Schwelle Piste 29: <u>183 M (600 FT)</u> oder Schwelle Piste 16: <u>182 M (597 FT)</u> oder Schwelle Piste 34: <u>178.7 M (586 FT)</u> ____ Für unterstrichene Höhen über MSL siehe GEN 2.1, Punkt 4
	ALTIMETER CHECK LOCATION (ACL) AND ELEVATION	APN - AVG ELEV <u>177 M (580 FT)</u> or THR RWY 11: <u>175 M (575 FT)</u> or THR RWY 29: <u>183 M (600 FT)</u> or THR RWY 16: <u>182 M (597 FT)</u> or THR RWY 34: <u>178.7 M (586 FT)</u> ____ for underlined ELEV see GEN 2.1, item 4
4	VOR KONTROLLPUNKTE	NIL
	VOR CHECKPOINTS	
5	INS KONTROLLPUNKTE	Siehe Luftfahrzeugabstell-/andockkarte
	INS CHECKPOINTS	See APDC

6	ANMERKUNGEN	Entlang aller Rollbahnen Schultern gemäß EASA CS ADR.DSN.D.305; die ersten 3,5-4,5 M befestigt. Der Hindernisabstand zwischen der Mittellinie der Rollbahn "L" und dem südlichen Rand des Hauptvorfeldes zwischen Rollgasse 34 und Rollgasse 35 beträgt 42,5 M.
	REMARKS	Shoulders in accordance with EASA CS ADR.DSN.D.305; first 3,5-4,5 M paved along all TWY. The OBST clearance DIST from the CL of TWY "L" to the southern edge of main APN between TL 34 and TL 35 is 42,5 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	Rollhilfen: a) Lotsenfahrzeuge auf den Abstellpositionen und für Rollbewegungen am gesamten GAC Vorfeld. Auf Anforderung von Piloten erfolgt Rollhilfe durch Lotsenfahrzeuge auch auf Rollbahnen und Rollgassen. b) Optische Andockleitsysteme „SAFEGATE“ Pier Ost, Pier West und Pier Nord. Routinemäßiges Andockverfahren Pier Ost, Pier West und Pier Nord:
	USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	Surface Movement Guidance: a) Follow-me-cars on PRKG PSNs and for all taxiing ACFT on GAC apron mandatory. On pilots request follow-me-cars available to facilitate taxiing on taxiways and aircraft-stand-taxilanes. b) Visual docking guidance system 'SAFEGATE' Pier East, Pier West and Pier North. Routine docking manoeuvre Pier East, Pier West and Pier North: 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 20 M away from the stop position, the closing rate information indicates the distance to go by steadily reducing until reaching the final stop position. In addition, the remaining distance to go in meters is indicated on the visual docking guidance display. 7) When the correct stop position is reached, the display will show 'STOP' in yellow letters 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. EMERGENCY STOP: 'STOP' in yellow letters with red indication left and right of azimuth guidance will appear on the display.
	SAFE GATE	
	A ALPHANUMERICAL	
	ACFT type (preselected)	Not allowed object within scanning range - stand not usable
	WAIT / VIEW / BLOCK	Not allowed object within scanning range - stand not usable
	WAIT / GATE / BLOCK	taxiing speed to high
	SLOW DOWN	a) Bad weather conditions visibility is reduced b) Aircraft lost during docking
	ACFT Type and SLOW	Emergency stop
	STOP	Identification failed - stop
	STOP / ID / FAIL	Too far of centre line within last 2 M to stop position
	STOP / SBU	Taxiing speed much to high - stop
	STOP / TOO / FAST	Correct stop position
	STOP followed by OK	ACFT has overshot the stop position (more than 1 M)
	TOO FAR	(disappears after 3 MIN)
	CHOCK ON	
	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 ROLLBAHNMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Pistenrand - Aufsetzzonen und Festabstand - Rollbahnmittellinie - Rollbahnrand - Erweiterte Rollbahnmarkierung - Abstellpositionen und markierte Wege für Personen und Fahrzeuge auf dem Vorfeld - Rollhaltpunkt 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 - Enhanced TWY marking - 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 UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"	Rot befeuerte Haltebalken verfügbar, keine "Runway guard lights" Die Rollhaltbefeuierung für die Betriebspiste wird während der Betriebszeit durchgehend betrieben. Die Intensität wird den herrschenden Wetterbedingungen angepasst.
	STOP BARS AND RUNWAY GUARD LIGHTS	Red lighted Stop Bars AVBL; no runway guard lights The stop bar lights for the runway in use will be switched on during operational hours. The intensity will be adjusted to suit the prevailing weather conditions.
4	ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN OTHER RUNWAY PROTECTION MEASURES	NIL
5	ANMERKUNGEN REMARKS	Die Zeichenhöhe der Informationsmarkierungen beträgt 2 M. Auf den Rollbahnen A7/A8 und B8/B9 sind die verpflichtenden Hinweisschilder nur auf einer Seite angebracht. Auf den Rollbahnen A8 und B4 sind Hinweisschilder nur auf der rechten Seite angebracht. Character height of information markings is 2 M. On TWY A7/A8 and B8/B9 mandatory instruction signs are only installed on one side. At taxiways A8 and B4 information signs are installed on the right side only.

LOWW AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE

Es werden alle Objekte als Flugplatzhindernisse in AD 2.10 aufgelistet, die Luftfahrthindernisse gemäß des österreichischen Luftfahrtgesetzes LFG §85 Absatz 1 sind und sich somit innerhalb der Sicherheitszone des Flughafens befinden. Die räumliche Ausdehnung der Sicherheitszone ist gemäß Sicherheitszonenverordnung im Sicherheitszonenplan des Flughafens dargestellt und entspricht nicht der in ICAO Annex 15 festgelegten Area 2.

Die Sicherheitszone eines österreichischen Flughafens basiert zu einem großen Teil auf den in ICAO Annex 14 beschriebenen Hindernisbegrenzungsfächern („obstacle limitation surfaces“), ist jedoch nicht ident mit diesen. Der Sicherheitszonenplan dieses Flughafens ist im Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer (ÖNFL) unter der Webadresse

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte/oenfl verlautbart.

Zusätzlich werden auch jene Objekte als Flugplatzhindernisse in AD 2.10 aufgenommen, die nicht Luftfahrthindernisse gemäß LFG §85 Absatz 1 sind, jedoch in der Area 2 des Flughafens gemäß ICAO Annex 15 liegen. Die Vollständigkeit kann allerdings für diese Flugplatzhindernisse nicht garantiert werden.

Es sind noch keine Flugplatzhindernisse in der Area 3 gemäß ICAO Annex 15 erfasst worden.

LOWW AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

AD 2.10 lists all those objects as aerodrome obstacles that are by definition obstacles according to the Austrian Aviation Act §85 paragraph 1 and are situated within the safety zone ('Sicherheitszone') of the airport. The spatial extent of a safety zone is described in a particular plan ('Sicherheitszonenplan') for the airport as specified in the Austrian ordinance on safety zones ('Sicherheitszonenverordnung') and does not correspond to the spatial extent of Area 2 as described in ICAO Annex 15.

The safety zone of an Austrian airport is based but not identical to the obstacle limitation surfaces as described in ICAO Annex 14. The particular plan with the graphical representation of the safety zone is published on the internet at

https://www.austrocontrol.at/en/pilots/pre-flight_preparation/aim_products/oenfl.

Additionally also those objects are published as aerodrome obstacles in AD 2.10 which are by definition not obstacles according to the Austrian Aviation Act §85 paragraph 1 but correspond to the spatial extent of Area 2 as described in ICAO Annex 15. The completeness for these aerodrome obstacles cannot be guaranteed though.

Aerodrome obstacles in Area 3 according to ICAO Annex 15 have not been collected yet.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d	e		
Ambulatorium Süd, 10., Wienerbergstraße 15-19	Gebäude / Building	48 10 10.2N 016 20 38.8E	<u>973</u>	251	ja / yes	ja / yes
Arsenal Funkturm, 3., Arsenalstraße	Turm / Tower	48 10 54.7N 016 23 26.9E	<u>1157</u>	511	ja / yes	ja / yes
ASR Wien	Gebäude / Building	48 06 15.7N 016 33 39.5E	<u>786</u>	82	nein / no	ja / yes
Einzelbaum bei Königsberg	Baum / Tree	48 05 33.4N 016 37 09.1E	<u>731</u>	51	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Gebäude / Building	48 07 38.9N 016 34 26.4E	<u>589</u>	14	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Gebäude / Building	48 06 14.4N 016 35 24.0E	<u>618</u>	14	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Gebäude / Building	48 04 49.5N 016 35 39.3E	<u>544</u>	14	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 23.6N 016 35 24.0E	<u>629</u>	25	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 36.1N 016 31 20.1E	<u>599</u>	7	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 13.6N 016 32 09.5E	<u>627</u>	50	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 03.1N 016 34 52.6E	<u>647</u>	53	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 32.2N 016 34 17.7E	<u>659</u>	52	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 05 28.9N 016 35 32.3E	<u>639</u>	50	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 16.0N 016 35 23.0E	<u>628</u>	26	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Gebäude / Building	48 06 15.4N 016 35 22.6E	<u>621</u>	19	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 05 07.2N 016 35 33.8E	<u>606</u>	24	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Gebäude / Building	48 05 07.5N 016 35 37.1E	<u>599</u>	19	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 29.3N 016 31 38.0E	<u>602</u>	17	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Gebäude / Building	48 07 30.1N 016 31 41.3E	<u>598</u>	14	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Gebäude / Building	48 07 30.3N 016 31 38.7E	<u>597</u>	13	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 23.3N 016 34 36.3E	<u>610</u>	18	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Gebäude / Building	48 07 24.1N 016 34 39.6E	<u>610</u>	18	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 05 07.5N 016 35 37.1E	<u>595</u>	15	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 30.4N 016 31 38.8E	<u>603</u>	19	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 14.7N 016 32 06.0E	<u>599</u>	20	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 05.6N 016 34 51.6E	<u>611</u>	16	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 31.1N 016 34 21.2E	<u>624</u>	16	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 05 26.7N 016 35 33.4E	<u>609</u>	20	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 14.7N 016 32 10.7E	<u>585</u>	8	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 02.0N 016 34 50.8E	<u>607</u>	11	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 56.8N 016 33 05.7E	<u>596</u>	8	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 13.4N 016 35 11.4E	<u>610</u>	9	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 33.6N 016 34 16.9E	<u>614</u>	8	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 05 29.3N 016 35 30.0E	<u>598</u>	8	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 23.8N 016 35 26.7E	<u>617</u>	15	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 25.1N 016 35 24.7E	<u>622</u>	19	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 12.6N 016 32 11.8E	<u>612</u>	37	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 01.5N 016 34 53.6E	<u>627</u>	33	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 32.5N 016 34 15.3E	<u>645</u>	35	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 05 30.6N 016 35 32.3E	<u>626</u>	35	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 24.0N 016 35 27.5E	<u>615</u>	13	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 12.2N 016 32 06.3E	<u>599</u>	19	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 07 02.2N 016 34 55.4E	<u>612</u>	20	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 31.4N 016 34 14.9E	<u>635</u>	20	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 05 31.5N 016 35 34.6E	<u>607</u>	16	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 31.8N 016 34 17.6E	<u>659</u>	50	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Gebäude / Building	48 06 31.8N 016 34 17.0E	<u>622</u>	13	nein / no	nein / no
Flughafen Wien	Antennenmast / Antenna	48 06 30.7N 016 34 21.0E	<u>621</u>	13	nein / no	nein / no
Flughafen Wien - Localizer 11	Antennenmast / Antenna	48 06 15.5N 016 35 21.8E	<u>614</u>	12	nein / no	nein / no
		48 06 17.0N 016 35 22.8E	<u>614</u>			
Flughafen Wien - Localizer 16	Antennenmast / Antenna	48 05 07.2N 016 35 32.6E	<u>598</u>	17	nein / no	nein / no
		48 05 07.6N 016 35 34.9E	<u>598</u>			
Flughafen Wien - Localizer 29	Antennenmast / Antenna	48 07 29.9N 016 31 38.9E	<u>595</u>	10	nein / no	nein / no
		48 07 28.5N 016 31 37.8E	<u>595</u>			
Flughafen Wien - Localizer 29 - neue Anlage	Antennenmast / Antenna	48 07 29.3N 016 31 42.2E	<u>594</u>	10	nein / no	nein / no
		48 07 27.1N 016 31 40.6E	<u>594</u>			
Flughafen Wien - Localizer 34	Antennenmast / Antenna	48 07 23.3N 016 34 37.5E	<u>603</u>	11	nein / no	nein / no
		48 07 22.9N 016 34 35.2E	<u>603</u>			
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.7N 016 39 03.1E	<u>858</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.3N 016 39 00.1E	<u>859</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.6N 016 39 00.7E	<u>865</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.2N 016 39 01.8E	<u>860</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.7N 016 39 03.5E	<u>861</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.2N 016 39 03.5E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.9N 016 39 03.6E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.9N 016 39 04.1E	<u>858</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.1N 016 39 04.6E	<u>855</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.2N 016 39 05.5E	<u>857</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.2N 016 39 06.4E	<u>857</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.4N 016 39 07.4E	<u>858</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.3N 016 39 07.8E	<u>857</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.2N 016 39 08.6E	<u>858</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.4N 016 39 08.9E	<u>858</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.8N 016 39 09.5E	<u>859</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.4N 016 39 09.7E	<u>860</u>	52	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.3N 016 39 10.3E	<u>865</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.1N 016 39 11.2E	<u>866</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.2N 016 39 10.9E	<u>866</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 45.6N 016 39 09.8E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 45.2N 016 39 09.6E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.6N 016 39 08.3E	<u>867</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.5N 016 39 07.1E	<u>868</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.6N 016 39 06.0E	<u>866</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.9N 016 39 05.1E	<u>863</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.9N 016 39 04.2E	<u>859</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.8N 016 39 03.2E	<u>865</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.3N 016 39 02.5E	<u>863</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 43.7N 016 39 02.1E	<u>872</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 42.9N 016 39 02.6E	<u>861</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 42.1N 016 39 03.7E	<u>863</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.9N 016 39 04.8E	<u>866</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.8N 016 39 05.6E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.5N 016 39 05.7E	<u>867</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.3N 016 39 07.0E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.4N 016 39 08.8E	<u>871</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.1N 016 39 10.5E	<u>871</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.1N 016 39 11.6E	<u>870</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.3N 016 39 12.7E	<u>865</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.7N 016 39 12.7E	<u>873</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.7N 016 39 13.0E	<u>873</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 41.8N 016 39 13.8E	<u>868</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 42.0N 016 39 14.2E	<u>884</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 42.5N 016 39 14.5E	<u>886</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 43.1N 016 39 14.3E	<u>871</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 43.6N 016 39 14.4E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 43.6N 016 39 14.7E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.0N 016 39 15.3E	<u>873</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 43.9N 016 39 16.6E	<u>871</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.1N 016 39 18.5E	<u>873</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.4N 016 39 21.1E	<u>875</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 44.6N 016 39 22.6E	<u>877</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 45.2N 016 39 23.3E	<u>878</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 45.5N 016 39 24.4E	<u>879</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 45.9N 016 39 25.6E	<u>880</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.4N 016 39 26.6E	<u>879</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.8N 016 39 27.8E	<u>881</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.8N 016 39 28.9E	<u>885</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.7N 016 39 29.9E	<u>879</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.8N 016 39 30.3E	<u>885</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.1N 016 39 30.3E	<u>885</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.4N 016 39 30.0E	<u>882</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.6N 016 39 29.4E	<u>888</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.7N 016 39 28.3E	<u>886</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.8N 016 39 27.6E	<u>890</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.5N 016 39 26.4E	<u>879</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 48.0N 016 39 25.6E	<u>879</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.9N 016 39 25.0E	<u>880</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 48.1N 016 39 24.8E	<u>876</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 48.5N 016 39 24.9E	<u>879</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 48.8N 016 39 25.2E	<u>880</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 48.9N 016 39 25.7E	<u>881</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 49.5N 016 39 26.5E	<u>879</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 50.0N 016 39 26.6E	<u>880</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 50.3N 016 39 26.4E	<u>878</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 50.5N 016 39 26.3E	<u>878</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 50.8N 016 39 26.4E	<u>877</u>	52	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENNZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUERUNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 51.0N 016 39 26.8E	<u>875</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 51.9N 016 39 27.0E	<u>875</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 53.0N 016 39 26.3E	<u>874</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 54.4N 016 39 24.1E	<u>876</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 55.6N 016 39 22.5E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 55.7N 016 39 21.5E	<u>871</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 56.3N 016 39 21.4E	<u>871</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 56.3N 016 39 21.1E	<u>871</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 56.8N 016 39 20.1E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 57.6N 016 39 19.7E	<u>869</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 58.3N 016 39 20.1E	<u>870</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 58.5N 016 39 20.9E	<u>870</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 58.8N 016 39 21.9E	<u>871</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 57.7N 016 39 25.1E	<u>872</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 55.8N 016 39 29.3E	<u>881</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 53.8N 016 39 33.2E	<u>877</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 52.1N 016 39 35.8E	<u>879</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 50.6N 016 39 37.7E	<u>877</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 50.0N 016 39 39.9E	<u>890</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 49.8N 016 39 41.9E	<u>888</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 50.0N 016 39 43.3E	<u>882</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 50.8N 016 39 45.4E	<u>873</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 52.5N 016 39 47.6E	<u>861</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 54.1N 016 39 49.6E	<u>853</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 55.2N 016 39 51.3E	<u>851</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 56.9N 016 39 54.1E	<u>848</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 57.9N 016 39 54.7E	<u>848</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 58.8N 016 39 54.5E	<u>843</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 59.9N 016 39 54.4E	<u>841</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 59.9N 016 39 54.4E	<u>841</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 00.4N 016 39 53.3E	<u>840</u>	52	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 00.7N 016 39 52.5E	<u>840</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 00.7N 016 39 50.3E	<u>844</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 00.7N 016 39 48.7E	<u>848</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 01.1N 016 39 48.2E	<u>849</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 01.9N 016 39 48.2E	<u>845</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 02.8N 016 39 48.2E	<u>840</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 03.3N 016 39 48.3E	<u>837</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 04.1N 016 39 49.0E	<u>832</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 04.7N 016 39 49.6E	<u>826</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 05.5N 016 39 49.4E	<u>822</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 05.7N 016 39 48.5E	<u>824</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 05.4N 016 39 47.7E	<u>828</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 05.2N 016 39 47.1E	<u>828</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 05.5N 016 39 46.2E	<u>828</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 06.6N 016 39 45.7E	<u>819</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 06.3N 016 39 44.4E	<u>823</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 06.4N 016 39 43.5E	<u>828</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 06.2N 016 39 42.3E	<u>830</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 05.5N 016 39 41.5E	<u>837</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 04.9N 016 39 40.3E	<u>830</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 04.8N 016 39 39.2E	<u>826</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 04.3N 016 39 38.6E	<u>825</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 04.0N 016 39 37.1E	<u>820</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 03.4N 016 39 35.5E	<u>815</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 03.4N 016 39 34.9E	<u>808</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 03.4N 016 39 34.5E	<u>808</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 03.4N 016 39 34.0E	<u>813</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 03.7N 016 39 33.2E	<u>818</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 04.0N 016 39 32.6E	<u>821</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 04.9N 016 39 32.1E	<u>816</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 07.0N 016 39 31.9E	<u>826</u>	52	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 07.6N 016 39 31.7E	<u>824</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 07.9N 016 39 31.3E	<u>829</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 08.4N 016 39 30.1E	<u>840</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 08.7N 016 39 28.7E	<u>844</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 08.5N 016 39 26.8E	<u>846</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 08.7N 016 39 26.1E	<u>847</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 08.8N 016 39 25.0E	<u>846</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 08.7N 016 39 24.6E	<u>850</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 08.6N 016 39 24.0E	<u>852</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 08.9N 016 39 23.9E	<u>852</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 09.3N 016 39 22.1E	<u>851</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 09.5N 016 39 20.8E	<u>846</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 09.1N 016 39 20.2E	<u>848</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 07.7N 016 39 18.1E	<u>830</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 07.0N 016 39 17.0E	<u>828</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 06.7N 016 39 16.7E	<u>832</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 05.4N 016 39 13.5E	<u>845</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 04.6N 016 39 11.6E	<u>837</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 02.9N 016 39 10.4E	<u>846</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 05 00.5N 016 39 10.8E	<u>849</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 58.0N 016 39 11.4E	<u>856</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 56.4N 016 39 10.0E	<u>829</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 55.4N 016 39 08.3E	<u>807</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 55.9N 016 39 02.4E	<u>831</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 55.9N 016 39 01.0E	<u>840</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 54.6N 016 38 57.4E	<u>849</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 51.2N 016 38 54.9E	<u>849</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 49.0N 016 38 55.8E	<u>850</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 48.2N 016 38 57.0E	<u>851</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.4N 016 38 57.3E	<u>851</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.9N 016 38 57.9E	<u>856</u>	52	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.5N 016 38 58.7E	<u>868</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 46.3N 016 38 59.8E	<u>867</u>	52	nein / no	nein / no
Kalter Berg	Baum / Tree	48 04 47.7N 016 39 03.1E	<u>858</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.5N 016 37 18.8E	<u>770</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.4N 016 37 18.9E	<u>770</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.1N 016 37 19.7E	<u>768</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.2N 016 37 20.0E	<u>769</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.5N 016 37 20.5E	<u>777</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.8N 016 37 20.7E	<u>776</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.1N 016 37 21.1E	<u>783</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.9N 016 37 21.4E	<u>766</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.8N 016 37 21.7E	<u>761</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.1N 016 37 22.4E	<u>768</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.2N 016 37 22.8E	<u>767</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.3N 016 37 23.4E	<u>767</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.2N 016 37 24.2E	<u>763</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.2N 016 37 24.6E	<u>766</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.2N 016 37 25.6E	<u>763</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.2N 016 37 26.1E	<u>764</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.7N 016 37 26.4E	<u>760</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.5N 016 37 26.9E	<u>764</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.5N 016 37 27.3E	<u>771</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.5N 016 37 27.9E	<u>783</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.2N 016 37 28.5E	<u>783</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 09.8N 016 37 29.1E	<u>780</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.0N 016 37 29.4E	<u>781</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.5N 016 37 29.5E	<u>791</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.5N 016 37 31.2E	<u>796</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 09.7N 016 37 33.7E	<u>800</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 08.4N 016 37 35.2E	<u>802</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 07.1N 016 37 36.0E	<u>795</u>	52	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d	e		
Königsberg	Baum / Tree	48 05 06.1N 016 37 41.3E	<u>802</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 05.2N 016 37 44.5E	<u>805</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 00.4N 016 37 40.6E	<u>786</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 04 59.9N 016 37 41.6E	<u>786</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 05.1N 016 37 45.1E	<u>802</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 05.1N 016 37 46.8E	<u>802</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 05.9N 016 37 48.0E	<u>805</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 06.2N 016 37 48.8E	<u>804</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 06.2N 016 37 50.5E	<u>803</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 07.6N 016 37 51.2E	<u>805</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 08.9N 016 37 52.2E	<u>803</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 09.0N 016 37 51.4E	<u>805</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 09.1N 016 37 50.5E	<u>806</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.1N 016 37 49.9E	<u>805</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.1N 016 37 48.8E	<u>802</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 13.7N 016 37 50.1E	<u>799</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 14.5N 016 37 51.1E	<u>801</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 15.3N 016 37 51.6E	<u>801</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 19.1N 016 37 52.7E	<u>785</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 19.1N 016 37 52.3E	<u>787</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 16.0N 016 37 51.2E	<u>801</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 16.7N 016 37 50.1E	<u>804</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 17.7N 016 37 49.2E	<u>803</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 17.5N 016 37 48.8E	<u>803</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 18.6N 016 37 47.7E	<u>802</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 20.2N 016 37 46.0E	<u>798</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 21.8N 016 37 43.2E	<u>797</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 23.3N 016 37 40.7E	<u>794</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 24.4N 016 37 38.2E	<u>793</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 25.8N 016 37 35.5E	<u>791</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 26.9N 016 37 31.9E	<u>790</u>	52	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Königsberg	Baum / Tree	48 05 28.9N 016 37 23.7E	<u>781</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 29.5N 016 37 20.4E	<u>779</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 32.4N 016 37 21.4E	<u>761</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 32.6N 016 37 20.8E	<u>760</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 29.7N 016 37 19.9E	<u>777</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 29.5N 016 37 19.5E	<u>779</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 29.5N 016 37 18.6E	<u>774</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 28.7N 016 37 17.4E	<u>753</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 28.1N 016 37 17.2E	<u>762</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 28.3N 016 37 17.7E	<u>768</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 28.7N 016 37 19.5E	<u>780</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 27.8N 016 37 19.1E	<u>779</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 26.7N 016 37 19.0E	<u>781</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 26.0N 016 37 19.0E	<u>780</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 25.4N 016 37 18.3E	<u>771</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 24.2N 016 37 18.8E	<u>787</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 24.0N 016 37 18.5E	<u>778</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 22.6N 016 37 17.9E	<u>764</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 22.4N 016 37 18.2E	<u>764</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 21.3N 016 37 18.3E	<u>773</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 21.4N 016 37 17.1E	<u>745</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 20.2N 016 37 16.4E	<u>760</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 17.1N 016 37 16.9E	<u>757</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 15.8N 016 37 18.2E	<u>764</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 15.2N 016 37 17.7E	<u>750</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 14.8N 016 37 17.4E	<u>749</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 14.4N 016 37 17.4E	<u>746</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 14.4N 016 37 18.4E	<u>764</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 13.8N 016 37 18.6E	<u>761</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 13.5N 016 37 18.0E	<u>751</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 12.3N 016 37 19.0E	<u>770</u>	52	nein / no	nein / no

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d	e		
Königsberg	Baum / Tree	48 05 11.5N 016 37 17.5E	<u>746</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Baum / Tree	48 05 10.5N 016 37 19.0E	<u>770</u>	52	nein / no	nein / no
Königsberg	Antennenmast / Antenna	48 05 17.2N 016 37 25.6E	<u>894</u>	43	nein / no	nein / no
Kraftwerk Simmering, 11., 1.Haidequerstraße 3	Schornstein / Chimney	48 10 51.7N 016 26 05.6E	<u>1180</u>	657	ja / yes	ja / yes
Kraftwerk Simmering, 11., 1.Haidequerstraße 3	Schornstein / Chimney	48 11 00.0N 016 25 58.2E	<u>918</u>	394	nein / no	nein / no
Kraftwerk Simmering, 11., 1.Haidequerstraße 3	Schornstein / Chimney	48 10 54.9N 016 25 54.9E	<u>1179</u>	657	ja / yes	ja / yes
Nähe Golfplatz	Baum / Tree	48 07 45.7N 016 30 03.0E	<u>674</u>	72	nein / no	nein / no
Nähe Golfplatz	Baum / Tree	48 07 42.5N 016 30 07.7E	<u>650</u>	46	nein / no	nein / no
ÖBB Zentrale, 10., Gertrude-Fröhlich-Sandner-Straße 10	Gebäude / Building	48 11 02.5N 016 22 35.6E	<u>951</u>	295	nein / no	ja / yes
OMV	Schornstein / Chimney	48 08 33.6N 016 29 40.6E	<u>858</u>	327	nein / no	nein / no
OMV	Raffinerie / Refinery	48 08 25.5N 016 29 48.0E	<u>669</u>	130	nein / no	nein / no
OMV	Raffinerie / Refinery	48 08 27.5N 016 29 41.0E	<u>733</u>	199	nein / no	nein / no
OMV	Raffinerie / Refinery	48 08 27.5N 016 29 41.4E	<u>733</u>	199	nein / no	nein / no
OMV	Raffinerie / Refinery	48 08 27.2N 016 29 43.7E	<u>668</u>	134	nein / no	nein / no
OMV	Raffinerie / Refinery	48 08 27.2N 016 29 44.1E	<u>669</u>	134	nein / no	nein / no
OMV	Raffinerie / Refinery	48 08 25.8N 016 29 43.0E	<u>726</u>	188	nein / no	nein / no
Östlich von Flughafenzaun	Baum / Tree	48 06 03.7N 016 35 28.9E	<u>677</u>	65	nein / no	nein / no
PORR Haus, 10., Absberggasse/Laaer-Berg-Straße	Gebäude / Building	48 10 04.5N 016 23 13.7E	<u>1021</u>	271	nein / no	nein / no
Sendemast, 10., Heimkehrergasse	Antennenmast / Antenna	48 09 15.5N 016 24 30.2E	<u>915</u>	135	ja / yes	ja / yes
Stromleitung westlich von Flughafen	Stromleitung / Transmission line	48 08 12.4N 016 30 13.1E	<u>706</u>	139	nein / no	nein / no
		48 08 16.0N 016 29 57.4E	<u>691</u>			
		48 07 59.2N 016 29 27.4E	<u>738</u>			
Twin Tower A, 10., Wienerbergstraße 11	Gebäude / Building	48 10 05.7N 016 20 43.8E	<u>1156</u>	430	nein / no	ja / yes
Twin Tower B, 10., Wienerbergstraße 11	Gebäude / Building	48 10 04.5N 016 20 41.8E	<u>1192</u>	462	nein / no	ja / yes
TWR LOWW	Kontrollturm / Control tower	48 07 21.3N 016 33 42.1E	933	354	nein / no	ja / yes

Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

OBST ID / BEZEICHNUNG OBST ID / DESIGNATION	ART DES HINDERNISSES OBST TYPE	OBST PSN	MAXIMALE HÖHE ÜBER MSL (FT) ELEV (FT)	HGT (FT)	TAGESKENN-ZEICHNUNG MARKING	ART UND FARBE DER BEFEUER-UNG TYPE AND COLOUR OF LGT
a	b	c	d		e	
Windpark Bruck an der Leitha - Anlage 2	Windkraftanlage / Windmill	48 02 16.3N 016 43 30.6E	<u>962</u>	328	ja / yes	ja / yes
Windpark Großhofen	Windpark / Windmill farm	48 15 11.2N 016 36 08.5E 48 14 55.4N 016 36 29.4E 48 14 48.2N 016 36 46.3E 48 14 41.6N 016 36 35.5E 48 14 40.5N 016 36 59.7E 48 14 59.6N 016 36 07.1E	<u>999</u> <u>1096</u> <u>1095</u> <u>1095</u> <u>1094</u> <u>998</u>	490 589 589 589 589 490	ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes	ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes ja / yes
Windschutzbügel - Baum Ost	Baum / Tree	48 07 48.1N 016 30 19.5E	<u>641</u>	37	nein / no	nein / no
Windschutzbügel - W2	Baum / Tree	48 07 58.9N 016 29 28.0E 48 07 56.3N 016 29 36.6E	<u>641</u> <u>638</u>	39	nein / no	nein / no
Windschutzbügel - W3	Baum / Tree	48 07 54.8N 016 29 26.0E 48 07 52.0N 016 29 35.5E	<u>676</u> <u>681</u>	76	nein / no	nein / no
Zaun - Flughafen Wien	Zaun / Fence	48 07 31.3N 016 31 45.1E 48 07 31.1N 016 31 39.1E 48 07 34.4N 016 31 28.8E	<u>587</u> <u>594</u> <u>601</u>	8 8	nein / no nein / no	nein / no nein / no
10., Horrplatz 1	Antennenmast / Antenna	48 09 45.0N 016 23 18.5E	<u>1071</u>	269	ja / yes	ja / yes
3 Baukräne Theodor Sickel Gasse 8-10	Kran / Crane	48 09 37.8N 016 23 30.8E 48 09 37.8N 016 23 31.4E	<u>982</u> <u>948</u>	171 135	ja / yes ja / yes	ja / yes ja / yes

— Für Datenelemente mit unterstrichenen Höhen über MSL sind die Information über die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 2017/373 i.d.g.F. festgelegten Qualitätsanforderungen nicht verfügbar. / if ELEV is displayed as underlined text, this indicates that information on the data quality requirements as laid down in the Commission Regulation (EU) no 2017/373 a.a. for this data item is not available.

LOWW AD 2.11 VERFÜGBARE WETTER-INFORMATIONEN

LOWW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST ASSOCIATED MET OFFICE	MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT
2	DIENSTSTUNDEN WETTERDIENST AUßERHALB DER DIENSTSTUNDEN HOURS OF SERVICE MET OFFICE OUTSIDE HOURS	H24
3	ZUSTÄNDIGE STELLE FÜR DIE TAF ERSTELLUNG/ GÜLTIGKEITSDAUER OFFICE RESPONSIBLE FOR TAF PREPARATION/ PERIODS OF VALIDITY	LOWW/30
4	ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL TREND FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE	TREND (TR)

5	VERFÜGBARE BERATUNG/KONSULTATION	Telefon (T)
	BRIEFING/CONSULTATION PROVIDED	Telephone (T)
6	FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N)	EN, GE
	FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	
7	VERFÜGBARE KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION	Boden- und Höhenwetterkarten, Karten für signifikantes Wetter, weitere Karten für die „Allgemeine Luftfahrt“
	CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING AND CONSULTATION	Surface- and Upper level weather charts, significant weather charts, other charts for General Aviation
8	ZUSÄTZLICHE AUSRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG MIT INFORMATIONEN	Wetterradar- 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 DESIGNATIONS RWY NR	PISTENRICHTUNG TRUE BRG GEO	MAÙE DER PISTE (M) DIMENSIONS OF RWY (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	SCHWELLEN- KOORDINATEN PISTENEND- KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M) THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
11	115.92	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	295.95	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

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER DESIGNATIONS RWY NR	PISTENRICHTUNG TRUE BRG GEO	MAÙE DER PISTE (M) DIMENSIONS OF RWY (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN) UND OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	SCHWELLEN- KOORDINATEN PISTENEND- KOORDINATEN GEOID UNDULATION (M) DER SCHWELLE THR COORDINATES RWY END COORDINATES THR GEOID UNDULATION (M)	SCHWELLENHÖHE UND HÖCHSTE HÖHE DER AUFSETZZONE VON PRÄZISIONSANFLUG -PISTEN ÜBER MSL (M) THR ELEVATION AND HIGHEST ELEVATION OF TDZ OF PRECISION APP RWY (M)	NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE SLOPE OF RWY-SWY
1	2	3	4	5	6	7
16	164.18	3600 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL	48 07 11.22N 016 34 41.40E GUND: 44	<u>182</u>	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
34	344.19	3600 x 45	RWY: PCN 75/F/A/ W/T Bitumen SWY: NIL	48 05 19.07N 016 35 28.82E GUND: 44	<u>179</u>	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

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

KENNZAHLEN PISTE NUMMER DESIGNATIONS RWY NR	AUSMAÙ DER STOPPFLÄCHE (M) SWY DIMENSIONS (M)	AUSMAÙ DER FREIFLÄCHE (M) CWY DIMENSIONS (M)	AUSMAÙ DES PISTENSTREIFENS (M) STRIP DIMENSIONS (M)	AUSMAÙ DER PISTENENDSICHER- HEITSFLÄCHE (M) RESA DIMENSIONS (M)	AUFFANGVOR- RICHTUNG DER PISTE RAG	HINDERNISFREIE ZONE OFZ
1	8	9	10	11	12	13
11	NIL	60 x 150	3620 x 300	124 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
29	NIL	60 x 150	3620 x 300	140 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
16	NIL	60 x 150	3720 x 300	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart
34	NIL	60 x 150	3720 x 300	240 x 90	NIL	Siehe dazugehörige Hinderniskarte See relevant obstacle chart

KENNZAHLEN PISTE NUMMER DESIGNATIONS RWY NR	ANMERKUNGEN																																											
	REMARKS																																											
1	14																																											
11/29	<p>Piste 11/29 20 M beiderseits der Mittellinie gerillt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite Schultern (Bitumen). Pistentyp Piste 11: Instrument CAT I. Pistentyp Piste 29: Instrument CAT III. Folgende Pistenabfahrten sind Schnellabrollbahnen:</p> <table> <thead> <tr> <th>Piste</th><th>Schnellabrollbahn</th><th>Schnittwinkel (°)</th><th>Abbiegeradius (M)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11</td><td>A4</td><td>30</td><td>550</td></tr> <tr> <td>11</td><td>A6</td><td>30</td><td>550</td></tr> <tr> <td>29</td><td>A7</td><td>20</td><td>550</td></tr> <tr> <td>29</td><td>A9</td><td>30</td><td>550</td></tr> </tbody> </table> <p>Auf der Piste 11/29 zwischen Rollbahn A7 und Rollbahn A10 betragen die Abstände zwischen den Neigungsänderungen weniger als 45 M. Negative Objekte innerhalb des Pistenstreifens 11/29 sind nicht angerampt. Negative Objekte innerhalb der RESA sind nicht angerampt.</p> <p>RWY 11/29 grooved 20 M on each side of RCL. Along RWY edges shoulders, WID 7.5 M (bitumen). RWY type RWY 11: Instrument CAT I. RWY type RWY 29: Instrument CAT III.</p> <p>The following runway exits are rapid exit taxiways:</p> <table> <thead> <tr> <th>RWY</th><th>Rapid exit TWY</th><th>Intersection angle (°)</th><th>Radius of turn-off (M)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11</td><td>A4</td><td>30</td><td>550</td></tr> <tr> <td>11</td><td>A6</td><td>30</td><td>550</td></tr> <tr> <td>29</td><td>A7</td><td>20</td><td>550</td></tr> <tr> <td>29</td><td>A9</td><td>30</td><td>550</td></tr> </tbody> </table> <p>On RWY 11/29 between TWY A7 and TWY A10 the distances between slope changes are lower than 45 M. Buried objects within RWY strip 11/29 are not chamfered. Buried objects within RESA are not chamfered.</p>				Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)	11	A4	30	550	11	A6	30	550	29	A7	20	550	29	A9	30	550	RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)	11	A4	30	550	11	A6	30	550	29	A7	20	550	29	A9	30	550
Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)																																									
11	A4	30	550																																									
11	A6	30	550																																									
29	A7	20	550																																									
29	A9	30	550																																									
RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)																																									
11	A4	30	550																																									
11	A6	30	550																																									
29	A7	20	550																																									
29	A9	30	550																																									
16/34	<p>Piste 16/34 20 M beiderseits der Mittellinie gerillt. Entlang der Pistenränder 7.5 M breite Schultern (Bitumen). Pistentyp Piste 16: Instrument CAT III. Pistentyp Piste 34: Instrument CAT I. Folgende Pistenabfahrten sind Schnellabrollbahnen:</p> <table> <thead> <tr> <th>Piste</th><th>Schnellabrollbahn</th><th>Schnittwinkel (°)</th><th>Abbiegeradius (M)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>16</td><td>B6</td><td>30</td><td>545</td></tr> <tr> <td>16</td><td>B8</td><td>30</td><td>543</td></tr> <tr> <td>16</td><td>B10</td><td>25</td><td>750</td></tr> <tr> <td>34</td><td>B5</td><td>30</td><td>545</td></tr> </tbody> </table> <p>Negative Objekte innerhalb des Pistenstreifens 16/34 sind nicht angerampt. Negative Objekte innerhalb der RESA sind nicht angerampt.</p> <p>RWY 16/34 grooved 20 M on each side of RCL. Along RWY edges shoulders, WID 7.5 M (bitumen). RWY type RWY 16: Instrument CAT III. RWY type RWY 34: Instrument CAT I.</p> <p>The following runway exits are rapid exit taxiways:</p> <table> <thead> <tr> <th>RWY</th><th>Rapid exit TWY</th><th>Intersection angle (°)</th><th>Radius of turn-off (M)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>16</td><td>B6</td><td>30</td><td>545</td></tr> <tr> <td>16</td><td>B8</td><td>30</td><td>543</td></tr> <tr> <td>16</td><td>B10</td><td>25</td><td>750</td></tr> <tr> <td>34</td><td>B5</td><td>30</td><td>545</td></tr> </tbody> </table> <p>Buried objects within RWY strip 16/34 are not chamfered. Buried objects within RESA are not chamfered.</p>				Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)	16	B6	30	545	16	B8	30	543	16	B10	25	750	34	B5	30	545	RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)	16	B6	30	545	16	B8	30	543	16	B10	25	750	34	B5	30	545
Piste	Schnellabrollbahn	Schnittwinkel (°)	Abbiegeradius (M)																																									
16	B6	30	545																																									
16	B8	30	543																																									
16	B10	25	750																																									
34	B5	30	545																																									
RWY	Rapid exit TWY	Intersection angle (°)	Radius of turn-off (M)																																									
16	B6	30	545																																									
16	B8	30	543																																									
16	B10	25	750																																									
34	B5	30	545																																									

LOWW AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN

LOWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES

PISTEN-BEZEICHNUNG RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN	
					REMARKS	6
1	2	3	4	5		
11	3500	3560	3500	3500	NIL	
TWY A11	3390	3450	3390	NIL		
TWY A10	3001	3061	3001	NIL		
TWY A9	2458	2518	2458	NIL		
TWY A7	1930	1990	1930	NIL		

PISTEN-BEZEICHNUNG RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6
29	3500	3560	3500	3500	NIL
TWY A2	3404	3464	3404	NIL	
TWY A3	3158	3218	3158	NIL	
TWY A4	2639	2699	2639	NIL	
TWY A6	2116	2176	2116	NIL	
TWY A8	1340	1400	1340	NIL	
16	3600	3660	3600	3600	NIL
TWY B2	3470	3530	3470	NIL	
TWY B4	2482	2542	2482	NIL	
TWY B5	2219	2279	2219	NIL	
TWY B7	1806	1866	1806	NIL	
TWY B9	1373	1433	1373	NIL	
34	3600	3660	3600	3600	NIL
TWY B11	3448	3508	3448	NIL	
TWY B10	2336	2396	2336	NIL	
TWY B8	1949	2009	1949	NIL	
TWY B6	1492	1552	1492	NIL	

LOWW AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG

LOWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

PISTENKENNZAH 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- AUFSETZZONENBEFEUERUNG TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
11	PALS (ICAO-Standard, CAT I), mit LED Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar, in LED ausgeführt. PALS (ICAO-standard, CAT I), with LED FLG LGT; adjustable in 5 stages, carried out in LED.	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: 3.1° MEHT: 54.1 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: 3.1° MEHT: 54.1 FT	NIL

PISTENKENNZAH	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG	BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUßenBALKEN	ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG
RWY DESIGNATOR	APCH LGT TYPE LENGTH INTENSITY	THR LGT COLOUR WING BARS	TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	TYPE AND LENGTH OF TDZ LGT
1	2	3	4	5
29	PALS (ICAO-Standard, CAT II/III), mit Blitzfeuern; in 5 Stufen regelbar; Im Anflug Piste 29 haben zwei Kurzbalken keine Blitzfeuer, Querbalken befindet sich bei 330 M statt bei 300 M. PALS (ICAO-standard, CAT II/III), with FLG LGT; adjustable in 5 stages; On APP RWY 29 two barrettes have no flashing lights, crossbar is located at 330 M instead of 300 M.	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: 52.9 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: 52.9 FT	weiß (Unterflurfeuer) 900 M, bei CAT II/III-Bedingungen W (SFC LGT) 900 M, during CAT II/III conditions
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) 900 M, bei CAT II/III-Bedingungen W (SFC LGT) 900 M, during CAT II/III conditions
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

PISTENKENNZAH	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMITTELINIENBEFEUERUNG	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFEUERUNG	FARBE DER PISTENENDBEFEUERUNG UND AUßenBALKEN	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG
RWY DESIGNATOR	RWY CENTRE LINE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	RWY EDGE LGT LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY	RWY END LGT COLOUR WING BARS	SWY LGT LENGTH, COLOUR
	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 bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer) 3500 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omnidirectional top LGT, LIL)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL
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 bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer) 3500 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omnidirectional 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 bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer) 3600 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omnidirectional top LGT, LIL)	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 bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste, Hochleistungsfeuer (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer) 3600 M, 60 M, W to 600 M BFR RWY end, Y on the last 600 M of RWY, LIH (and W omnidirectional top LGT, LIL)	rot, Hochleistungsfeuer R, LIH	NIL

PISTENKENNZAH	ANMERKUNGEN
RWY DESIGNATOR	REMARKS
1	10
11	Pistenbefeuерung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Bei CAT I Flugbetrieb sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900 M zugeschaltet; die Blitzfeuer werden auf Verlangen des Piloten sofort 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 will be switched-OFF IMT on pilots REQ.

PISTENKENNZAH	RWY DESIGNATOR	ANMERKUNGEN
		REMARKS
	1	10
29	Pistenbefeuерung: gerichtete Hochleistungsfeuer, in 5 Stufen regelbar. Bei CAT I Flugbetrieb sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900 M zugeschaltet; die Blitzfeuer werden auf Verlangen des Piloten sofort abgeschaltet; bei CAT II/III Flugbetrieb sind die inneren 300 M der Blitzfeuer 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 will be switched-OFF IMT on pilots REQ; during CAT II/III OPS the inner 300 M of the sequenced strobe LGT are switched-OFF.	
16	Pistenbefeuерung: gerichtete Hochleistungsfeuer, in 5 Stufen regelbar. Bei CAT I Flugbetrieb sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900 M zugeschaltet; die Blitzfeuer werden auf Verlangen des Piloten sofort abgeschaltet; bei CAT II/III Flugbetrieb sind die inneren 300 M der Blitzfeuer 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 will be switched-OFF IMT on pilots REQ; during CAT II/III OPS the inner 300 M of the sequenced strobe LGT are switched-OFF.	
34	Pistenbefeuерung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Bei CAT I Flugbetrieb sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900 M zugeschaltet, die Blitzfeuer werden auf Verlangen des Piloten sofort 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 will be switched-OFF IMT on pilots REQ.	

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	<p>LDI: NIL</p> <p>Anemometer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piste 11: 160 M südlich der Pistenmittellinie, 380 M südöstlich der Schwelle Piste 11, nicht befeuert. - Piste 29: 160 M südlich der Pistenmittellinie, 330 M südwestlich der Schwelle Piste 29, nicht befeuert. - Piste 16: 210 M östlich der Pistenmittellinie, 370 M nordöstlich der Schwelle Piste 16, befeuert. - Piste 34: 170 M östlich der Pistenmittellinie, 390 M südöstlich der Schwelle Piste 34, nicht befeuert.
	LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LGT	<p>LDI: NIL</p> <p>Anemometer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY 11: 160 M S of RCL, 380 M SE of THR RWY 11, not LGTD. - RWY 29: 160 M S of RCL, 330 M SW of THR RWY 29, not LGTD. - RWY 16: 210 M E of RCL, 370 M NE of THR RWY 16, LGTD. - RWY 34: 170 M E of RCL, 390 M SE of THR RWY 34, not LGTD.

3	ROLLBAHN RAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG	<p>Rollbahnrand: blau, Niederleistungsfeuer, zwischen Rollhalt und Piste Rollbahnmittelinie: Grün, Hochleistungsfeuer: Rollbahnen A1 - A12, B1 - B12, D südlich IHP D3, E südlich IHP E3, L, M, P, Q, EXIT 1 - EXIT 15, EXIT 24, EXIT 35 - EXIT 36. Grün/gelb von Pistenmittellinie bis Rollhalt, Hochleistungsfeuer: Rollbahnen A1-A12, B1-B12 Grün, LED Hochleistungsfeuer: Rollbahnen D nördlich IHP D3, E nördlich IHP E3, W, EXIT 21 - EXIT 23, EXIT 31 - EXIT 34; Rollgassen TL31 - TL38, TL40 CENTRE, TL42 - TL43 Grün/orange, LED Hochleistungsfeuer: Rollgasse TL40 ORANGE Grün/blau, LED Hochleistungsfeuer: Rollgasse TL40 BLUE rot, LED Hochleistungsfeuer, gerichtete Unterflurfeuer, zusätzlich beleuchtete Schilder und TORA-Schilder bei verkürzter Startstrecke rot, Hochleistungsfeuer, gelb LED Hochleistungsfeuer, gerichtete Unterflurfeuer, zusätzlich beleuchtete Schilder</p>
	TWY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTING	<p>TWY edge: B, LIL, BTN HLDG points and runway TWY CL: G, LIH: TWY A1 - A12, B1 - B12, D south of IHP D3, E south of IHP E3, L, M, P, Q, EXIT 1 - EXIT 15, EXIT 24, EXIT 35 - EXIT 36; G/Y FM RCL to HLDG point, LIH: TWY A1 - A12, B1 - B12. G, LED LIH: TWY D north of IHP D3, E north of IHP E3, W, EXIT 21 - EXIT 23, EXIT 31 - EXIT 34; Taxilanes TL31 - TL38, TL40 CENTRE, TL42 - TL43 GREEN/ORANGE, LED LIH: TL 40 ORANGE GREEN/BLUE, LED LIH: TL 40 BLUE HLDG point: R, LED LIH, directional SFC LGT, additionally lighted signs and TORA signs at intersections Intermediate HLDG PSN: R, LIH, Y LED LIH, directional SFC LGT, additionally lighted signs</p>
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	Notstromversorgung gemäß EASA ADR.DSN: CAT I MAX Umschaltzeit 15 Sekunden; CAT II/III Umschaltzeit 1 Sekunde.
	SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	SRY power supply according EASA ADR.DSN; CAT I MAX switch-over time 15 SEC; CAT II/III MAX switch-over time 1 SEC.
5	ANMERKUNGEN	NIL
	REMARKS	

LOWW AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFÄLÄCHE

LOWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

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

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

LOWW AD 2.17 ATS LUFTRAUM

LOWW AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	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
2	HÖHENBEGRENZUNG VERTICAL LIMITS	2500 FT AMSL / GND
3	LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG AIRSPACE CLASSIFICATION	D
4	RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N) ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)	WIEN TOWER EN
5	ÜBERGANGSHÖHE TRANSITION ALTITUDE	3050 M (10000 FT) AMSL
6	BETRIEBSZEITEN HOURS OF APPLICABILITY	H24
7	ANMERKUNGEN REMARKS	NIL

LOWW AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN

LOWW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

DIENST-BEZEICHNUNG SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE-ADRESSE LOGON ADDRESS	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
APP	WIEN RADAR	118.775 125.175 129.050 134.675 136.250	NIL	NIL	H24	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 ARRIVAL	119.800 134.125	NIL	NIL	H24	VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) verfügbar; VDF (48 06 25.13N 016 35 24.72E) AVBL;
TWR	WIEN TOWER	119.400 123.800 124.475 121.200	NIL	NIL	H24	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;

DIENST-BEZEICHNUNG SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN CALL SIGN	KANAL CHANNEL	SATVOICE	ANMELDE-ADRESSE LOGON ADDRESS	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
TWR	WIEN GROUND	121.600 121.775	NIL	NIL	0430-2230 (0330-2130)	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	NIL	NIL	H24	Streckenfreigabe für Abflüge RTE CLR for DEP FLT
FIS	WIEN INFORMATION	118.525	NIL	NIL	0730-ECET (0630-ECET)	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
ARR ATIS	NIL	122.955	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6331 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6331
DEP ATIS	NIL	121.730	NIL	NIL	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6332 Actual ATIS also AVBL via TEL: +43 (0)5 1703 / 6332
Enteisungskoordinator / 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	NIL	NIL	H24	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 (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSEFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFI-ZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS- RADII FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADII GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	FMD	110.400 MHZ (CH41X)	H24	DME: 48 06 18.41N 016 37 45.35E DVOR: 48 06 18.41N 016 37 45.35E	<u>194.8 M / 639 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL500. Coverage 60 NM/FL500.
LOC 34 (5°E / JAN 2022) CAT III/E/3	OEN	108.100 MHZ	H24	48 07 23.03N 016 34 36.40E	NIL	NIL	LOC course 339° MAG
DME 34	OEN	CH18X	H24	48 05 28.95N 016 35 32.84E	<u>184.2 M / 604 FT</u>	NIL	NIL
GP 34		334.700 MHZ	H24	48 05 28.85N 016 35 32.48E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.2 M / 50 FT
LOC 11 (5°E / JAN 2022) CAT III/E/3	OEW	110.300 MHZ	H24	48 06 16.26N 016 35 22.28E	NIL	NIL	LOC course 111° MAG
DME 11	OEW	CH40X	H24	48 07 13.36N 016 32 09.60E	<u>180.7 M / 593 FT</u>	NIL	NIL
GP 11		335.000 MHZ	H24	48 07 13.57N 016 32 09.44E	NIL	NIL	GP 3.1° ILS RDH 16.4 M / 54 FT
LOC 29 (5°E / JAN 2022) CAT III/E/4	OEX	109.550 MHZ	H24	48 07 28.18N 016 31 41.49E	NIL	NIL	LOC course 291° MAG
DME 29	OEX	CH32Y	H24	48 06 31.64N 016 34 17.38E	191.7 M / 629 FT	NIL	NIL
GP 29		332.450 MHZ	H24	48 06 31.76N 016 34 17.73E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.8 M / 52 FT

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

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSEFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFI- ZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS- RADII FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADII GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
LOC 16 (5°E / JAN 2024) CAT III/E/4	OEZ	108.500 MHZ	H24	48 05 07.51N 016 35 33.73E	NIL	NIL	LOC course 159° MAG
DME 16	OEZ	CH22X	H24	48 07 03.15N 016 34 52.99E	<u>185.9 M / 610 FT</u>	NIL	NIL
GP 16		329.900 MHZ	H24	48 07 03.08N 016 34 52.62E	NIL	NIL	GP 3° ILS RDH 15.1 M / 50 FT
DVOR/DME (5°E / JAN 2022) (Dekl./Decl.: 5°E)	WGM	112.200 MHZ (CH59X)	H24	DME: 48 19 26.10N 016 29 26.91E DVOR: 48 19 25.88N 016 29 27.43E	<u>174.9 M / 574 FT</u>	NIL	Bereich 60 NM/FL250. Coverage 60 NM/FL250.
GPS		1575.42 MHZ U.S.Space Force (USSF)	H24	Landesweit / Statewide	NIL	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E11A (RWY 11)	1575.42 MHZ (CH44270) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 07 22.13N 016 32 00.09E	219.0 M / 718 FT	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E16A (RWY 16)	1575.42 MHZ (CH55000) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 07 11.22N 016 34 41.40E	226.0 M / 741 FT	NIL	NIL

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

ART DER HILFE (VAR) UNTERSTÜTZTE BETRIEBSARTEN DES ILS/GLS/BASIS-GNSS/ SBAS (ILS KLASSEFIKATION) (ANLAGEN- KLASSIFIKATION UND BENENNUNG DER ANFLUGHILFE FÜR GBAS) (VOR/ILS DEKLINATION)	IDENTIFI- ZIERUNG	FREQUENZ KANAL DIENSTE- ANBIETER KENNUNG REFERENZ- PFAD	BETRIEBS- ZEITEN	KOORDINATEN	HÖHE ÜBER MSL DER DME ANTENNE / GBAS BEZUGSPUNKT; ELLIPSOIDHÖHE DES GBAS BEZUGSPUNKTES / SBAS LTP ODER FTP	NUTZUNGS- -RADIUS FÜR DIENSTE VOM GBAS- BEZUGS- PUNKT	ANMERKUNGEN
TYPE OF AID (VAR) TYPE OF SUPPORTED OPS FOR ILS/GLS/BASIC GNSS/SBAS (ILS CLASSIFICATION) (FACILITY CLASSIFICATION AND APCH FACILITY DESIGNATION FOR GBAS) (VOR/ILS DECLINATION)	ID	FREQ CH SER PROVIDER RPI	HOURS OF OPERATION	COORDINATES	ELEV OF DME ANTENNA / GARP; ELLIPSOID HGT OF GARP / SBAS LTP OR FTP	SERVICE VOLUME RADIUS GBAS	REMARKS
1	2	3	4	5	6	7	8
SBAS	EGNOS E29A (RWY 29)	1575.42 MHZ (CH92392) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 06 32.57N 016 34 32.27E	227.0 M / 745 FT	NIL	NIL
SBAS	EGNOS E34A (RWY 34)	1575.42 MHZ (CH57170) ESSP - European Satellite Service Provider S.A.S.	H24	LTP/FTP: 48 05 19.07N 016 35 28.82E	222.7 M / 731 FT	NIL	NIL

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

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. Ankommende IFR-Flüge haben sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard Arrival Route (siehe LOWW AD 2 MAP 11-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. RNAV Transitions oder Radarkursführung wird seitens der Flugverkehrskontrolle pistenabhängig freigegeben.
- 1.4. Normalerweise wird innerhalb der TMA LOWW 1-8 Radar-dienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindest-flughöhen bei Radarführung innerhalb der TMA LOWW 1-8 siehe Karte im Teil AD 2.24.
- 1.5. Die Instrumenten Anflug- und Abflugverfahren für den Flughafen Wien sind im Teil AD 2.24 enthalten.

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. Arriving IFR flights shall, unless instructed otherwise, follow their flight planned route including standard arrival route (see LOWW AD 2 MAP 11-1) and enter the published holding procedure thereafter. RNAV Transitions or radar vectoring service, depending on the runway in use, will be provided by ATC.
- 1.4. Normally radar service is provided for arriving and departing IFR flights within the TMA LOWW 1-8. Minimum altitudes for surveillance service within the TMA LOWW 1-8 see part AD 2.24.
- 1.5. Instrument approach and departure procedures are included in part AD 2.24.

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

1.7. Vorgaben für Trainings- und andere Flüge mit speziellem Flugprogramm

1.7.1. Als Trainingsflug in diesem Zusammenhang ist jeder der Ausbildung und Überprüfung von Piloten dienende Flug zu verstehen ungeachtet der Flugregeln, nach denen dieser durchgeführt wird.

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

1.7.2.1. Deshalb ist es wichtig, dass der Pilot das beabsichtigte Flugprogramm am selben Tag vor dem geplanten Abflug mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle koordiniert.

1.7.2.2. Zuständige Flugverkehrskontrollstelle ist die Flugplatzkontrollstelle bei Trainingsflügen, die zur Gänze im Flugplatzverkehr eines kontrollierten Flugplatzes durchgeführt werden sollen. Bei darüber hinausführenden Trainingsflügen ist die Anflugkontrollstelle zuständig.

1.7.3. Folgende **kontrollierte Flüge** müssen vor der Aufgabe des ATC Flugplanes mit der Anflugkontrollstelle Wien (Telefonnummer +43 5 1703 3535) koordiniert werden:

- IFR Flüge bei denen (mehrere) Anflüge bzw. Fehlanflüge auf den Flughafen Wien-Schwechat zu Übungszwecken durchgeführt werden sollen.
- IFR Flüge, wenn Warterunden zu Übungszwecken geflogen werden sollen.
- Sonstige kontrollierte Flüge im Zuständigkeitsbereich der Anflugkontrollstelle Wien (z.B.: Area BALAD HLDG, TUN VOR, etc.) mit einem speziellen Flugprogramm. Dazu zählen jedenfalls Arbeitsflüge (Art. 2 Z 12 VO (EU) 923/2012 [SERA-Verordnung]), aber auch Erprobungsflüge (§ 33 LVR 2014) bzw. Testflüge (Teil-BEGRIFFSBESTIMMUNGEN Ziffer 53 VO (EU) 2017/373), Instandhaltungstestflüge (ANHANG I Ziffer 76a VO (EU) 965/2012) sowie alle sonstigen kontrollierten Flüge welche beabsichtigen Airwork durchzuführen.

Anmerkung: Bestehen Zweifel, ob eine Koordination gemäß den oben angeführten Regeln erforderlich ist, so soll der verantwortliche Pilot sich mit der Anflugkontrollstelle Wien in Verbindung setzen.

Anmerkung: Das Nichteinhalten des oben beschriebenen Verfahrens kann zu signifikanten Verspätungen oder dem Ablehnen des beantragten Programms durch die Anflugkontrollstelle Wien führen.

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

1.7. Requirements for training- and other flights with special flight programme

1.7.1. As training flight in this context shall be considered any flight operated with the purpose of training and check-out of pilots, irrespective of the flight rules under which the flight is conducted.

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

1.7.2.1. Therefore it is essential, that the pilot coordinates the intended flight programme at the same day before the planned departure with the relevant ATC unit.

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

1.7.3. The following **controlled flights** shall be coordinated with the approach control unit Wien (telephone number +43 5 1703 3535) prior to the submission of an ATC flight plan:

- IFR flights if (multiple) approaches or missed approaches to the aerodrome Wien-Schwechat are planned for training purposes.
- IFR flights if holding patterns are planned for training purposes.
- Other controlled flights in the area of responsibility of the approach control unit Wien (e.g.: Area BALAD HLDG, TUN VOR, etc.) with a special program. Such flights include but are not limited to flights conducting aerial work (Art. 2 (12) Regulation (EU) 923/2012 [SERA-Regulation]), test flights (§ 33 LVR 2014 and Part-DEFINITIONS (53) Regulation (EU) 2017/373), Maintenance Check Flights (MCF) (ANNEX I (76a) Regulation (EU) 965/2012) as well as all other controlled flights intending to conduct Airwork.

Remark: If there is any doubt as to whether coordination is required in accordance with the above described regulations, the pilot-in-command should contact the approach control unit Wien.

Remark: Failure to comply with the above described procedure may result in significant delays or denial of the requested program by the approach control unit Wien.

1.7.4. Simulierte Schlechtwetterverfahren

1.7.4. Simulated All-weather operations

1.7.4.1. Übungsanflüge mit simulierten geringen Entscheidungshöhen sind mit der Sprechgruppe "REQUEST PRACTICE CAT II / III APPROACH" zusammen mit dem Erstanruf bei der Anflugkontrollstelle anzukündigen. Die Genehmigung wird, wenn immer es die Verkehrslage zulässt, erteilt.

1.7.4.2. Die Verfahren bei geringer Sicht gemäß LOWW AD 2.22 werden jedoch nur angewandt, soweit es die Verkehrslage zulässt. Die ILS-Signale können durch startende oder vorher gelandete Luftfahrzeuge negativ beeinflusst werden.

1.8. Nutzung der Pisten als "getrennte Pisten" im Sinne der VO (EU) 965/2012

Bei der Flugplanung und Flugdurchführung nach LOWW, müssen Betreiber und Piloten beachten, dass es unter gewissen Umständen dazu kommen kann, dass sofern eine Piste blockiert ist, die andere Piste ebenso (teilweise) unbenutzbar ist. Unter diesen Umständen stellen die Pisten am Flughafen LOWW **keine** getrennten Pisten im Sinne der Definition aus Ziffer 107 Anhang I Begriffsbestimmungen der VO (EU) 965/2012 dar.

2. A380 BETRIEB

2.1. CAT I Betrieb

Sobald die „Critical Area“ des ILS-Landekurssenders 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 Landekurssenders 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 16

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

2.2.2. Abflüge RWY 16

Abfliegende A380 auf Piste 16 müssen die Startleistung von Rollhalt B2 (TORA 3470 M) berechnen, um das Durchragen der „Sensitive Area“ des Landekurssenders (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:

1.7.4.1. Training flights simulating low minima approaches shall be announced on initial call with approach control using the phrase "REQUEST PRACTICE CAT II / III APPROACH". Depending on the traffic situation permission will be granted whenever possible.

1.7.4.2. The low-visibility procedures according LOWW AD 2.22 will be applied only if traffic permits. ILS signals can be disturbed by departing or preceding landing traffic.

1.8. Use of runways as "separate runways" in accordance with Regulation (EU) 965/2012

When planning or operating a flight to LOWW, operators and pilots shall note that under certain circumstances if one runway becomes blocked, the other runway will also be (partly) unusable. Under these circumstances the runways at LOWW **do not qualify** as separate runways in accordance with the definition number 107 of Annex I Definitions of Regulation (EU) 965/2012.

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 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.

2.2.2. Departures RWY 16

Departing A380 on RWY 16 shall calculate take off performance from TWY B2 (TORA 3470 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:

- 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),
- 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 zum VOR/DME FMD, anschließend folgen Sie dem R-119 FMD nach BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, siehe LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) und fliegen Sie in die Warterunde BUCKU ein,
- Sinken Sie auf 3000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR),

- 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),
- 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 VOR/DME FMD thereafter proceed on R-119 FMD to BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, see LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) and enter the holding,
- descend to 3000 FT MSL (QNH according FCST or 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):

- 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 von VOR/DME FMD auf dem R-119 FMD nach BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, siehe LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) 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 (A-SMGCS LEVEL 2)

4.1. Auf dem Flughafen Wien wird das erweiterte Bodenverkehrsleit- und Kontrollsysteem Level 2 (A-SMGCS Level 2) zur Überwachung der Manövriertächen und Rollgassen eingesetzt.

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

Das A-SMGCS Level 2 unterstützt 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.

- 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):

- 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 leave VOR/DME FMD on R-119 FMD to BUCKU (R-119 FMD D-5.4 FMD, see LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1) and enter the holding,
- descend to 3000 FT MSL,
- perform IAP and land on RWY 29.

4. GND SURVEILLANCE WIEN-SCHWECHAT (A-SMGCS LEVEL 2)

4.1. Advanced Surface Movement Guidance and Control System Level 2 (A-SMGCS Level 2) is being used for surveillance of the manoeuvring area and taxilanes at airport Wien.

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

A-SMGCS Level 2 supports 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. Landende Luftfahrzeuge müssen bis zum Erreichen der endgültigen Parkposition den Transponder auf Mode S geschalten 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.

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 Abstandshaltung 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.

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. 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

4.4.3.1. 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.

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.

4.4.6. VC 4

4.4.6.1. Als weitere Einschränkung zu VC3, ist es dem Piloten unter VC4 nicht 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 Wirbelschleppenkategorie) während des Endanfluges zu staffeln.

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

- Grundsätzlich soll eine Abrollbahn geplant werden, welcher nach der Landung unter normalen Umständen auch genutzt wird. Eine frühere Abrollbahn zu verpassen und anschließend langsam zur nächsten zu rollen, muss vermieden werden.
- Sofern durchführbar, soll die Landepiste immer über die für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie definierte Abrollbahn verlassen werden (siehe untenstehende Tabelle).

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.
- 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	Abrollbahn/Exit Taxiway	Abrollbahn/Exit Taxiway	Abrollbahn/Exit Taxiway	Abrollbahn/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 die Schnellabrollbahn B10 (2095 M) verlassen, um das Durchrollen der „Critical Area“ des Landekurssenders und damit Fehlanflüge nachfolgender Luftfahrzeuge zu vermeiden.

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

5.3. Abflüge

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.

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

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

5.3. Departures

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.

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.

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

5.3.3. Die veröffentlichten Vorschriften zur Wirbelschleppen-Abstandshaltung 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-Abstandshaltung 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:

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

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

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	A10	B4	A3	B10
LIGHT	3001 M	2482 M	3158 M	2336 M

5.3.5. Um die Pistenkapazität zu vergrößern und um gegebenenfalls Startfenster („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.

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. Pistenzustandskennzahl (RWYCC) 5 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

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. 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. Runway Condition Code 5 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

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

6.2. Zeiträume

6.2.1. Tag 0600-2000 (0500-1900)

- Westwinde: zu erwarten ist Anflug Piste 34, Hauptabflugpiste 29.
- Südwinde/Ostwinde: zu erwarten ist Anflug Piste 11, Abflüge Piste 16.
- Windstille: zu erwarten ist Anflug Piste 16 oder 34, Hauptabflugpiste 29.

Falls es die Situation während der Spitzenlandezeit zulässt: gleichzeitige Anflüge auf den Pisten 11 und 16.

6.2.2. Nacht 2000-0600 (1900-0500)

- Bei Windstille und Westwinden ist Ein-Pisten-Betrieb 29 zu erwarten.
- Bei Wind aus Südosten ist Anflug Piste 16, Abflug Piste 11 zu erwarten.

7. „CONTINGENCY PROCEDURES“

7.1. „Contingency Procedure“ für Piste 29

7.1.1. Beim Erstellen eines „Contingency Verfahrens“ 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).

7.2. „Contingency Procedure“ für Piste 11

7.2.1. Beim Erstellen eines „Contingency Verfahrens“ für Piste 11 sollen Flugzeugbetreiber Kurse vermeiden, die den Endanflug der Piste 16 beeinträchtigen.

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 Mittellinienbefeuерung.

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

8.1.4. ATC Phraseologie:

- „BLUE LINE“ für Rollgasse 40 blue,
- „ORANGE LINE“ für Rollgasse 40 orange und

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.

6.2. Time periods

6.2.1. Day 0600-2000 (0500-1900)

- Westerly winds: expect arrival runway 34, main departure runway 29.
- South-/ Easterly winds: expect arrival runway 11, departures runway 16.
- Wind calm: expect arrival runway 16 or 34, main departure runway 29.

If situation permits during landing peak: simultaneous arrivals on runways 11 and 16.

6.2.2. Night 2000-0600 (1900-0500)

- During wind calm and westerly winds expect single runway operation 29.
- During wind conditions from southeast expect arrival runway 16, departure runway 11.

7. CONTINGENCY PROCEDURES

7.1. Contingency Procedure for RWY 29

7.1.1. 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).

7.2. Contingency Procedure for RWY 11

7.2.1. When designing a contingency procedure for RWY 11 operators shall avoid tracks interfering with final approach of RWY 16.

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“ 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.

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 Flugverkehrskontrolle.

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 Flugverkehrskontrolle. 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

- ‘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. IN TAXIING 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 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. OUT TAXIING 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. 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/General Aviation-Vorfeld abgestellt sind, müssen GAC 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. Für eine Enteisungsabmeldung sind folgende Schlüsselwörter in das optionale freie Testfeld einzugeben: NO ICE, NOT DEICE, CNL DEICING oder CANCEL DE-ICE

9.2.5. 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 GROUND oder WIEN TOWER erteilt.

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

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

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/General Aviation apron shall enter GAC.

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. For the cancellation of a deicing request submit one of the following keywords in the optional free test field: NO ICE, NOT DEICE, CNL DEICING or CANCEL DE-ICE

9.2.5. 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. 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. CDM-Verfahren

Ein permanenter, vollautomatischer Datenaustausch mit Network Operations ist hergestellt. Dieser ermöglicht frühzeitige, präzise Vorhersagen für Lande- und Abflugzeiten. Durch die Verwendung von lokalen target take-off times wird die Berechnung der CTOT (falls zutreffend) genauer und effizienter.

Folgende Nachrichten werden verwendet:

- Flight Update Message (FUM)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- Predicted Departure Planning Information Message (P-DPI)
- General Arrival Planning Information Message (G-API)

Die grundlegenden Verfahren von Network Operations bleiben bestehen.

Alle IFR-Flüge, die von LOWW abfliegen, sind betroffen und müssen sich an die folgenden lokalen Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)-Verfahren halten:

10.1.1. Flugplanüberprüfung

10.1.1.1. ATC-Flugpläne werden im 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.

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

10.1.2. TOBT-TSAT-Verfahren

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

10.1.2.2. 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.

10.1.2.3. Der Flugzeugbetreiber hat folgende Möglichkeiten zur Bekanntgabe der TOBT:

10. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

10.1. CDM Procedures

A permanent and fully automatic data exchange with the Network Operations is established. This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times. Furthermore, this will allow for more accurate and efficient calculation of the CTOT (when applicable) due to the use of local target take-off times.

The following messages are used:

- Flight Update Message (FUM)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- Predicted Departure Planning Information Message (P-DPI)
- General Arrival Planning Information Message (G-API)

The basic Network Operations procedures continue to apply.

All IFR flights departing LOWW will be affected and shall adhere closely to the following local Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) procedures:

10.1.1.1. Flight Plan Check

10.1.1.1. 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.

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

10.1.2. TOBT-TSAT Procedure

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

10.1.2.2. 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.

10.1.2.3. The TOBT shall be announced by:

- 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).

10.1.2.4. Die TOBT wird zuerst automatisch aufgrund der Landezeit, minimalen Bodenzeiten und der geplanten Abflugzeit/Flugplanzeit berechnet. Es können jederzeit manuelle TOBT Änderungen vorgenommen werden, wobei die eingegebene TOBT sich mindestens 5 Minuten von der aktuellen unterscheiden muss. Jede TOBT Änderung führt zu einer Neuberechnung der TSAT, muss aber nicht unbedingt zu einer TSAT Anpassung führen.

10.1.2.5. 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. Eine TSAT kann sich aufgrund von geänderten Parametern (Pistenkapazität, TOBT und TSAT anderer Flüge) jederzeit ändern.

10.1.2.6. Die Bekanntgabe der TSAT erfolgt 30 Minuten vor der gemeldeten TOBT. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass eine TOBT den Status „Ready for Start-Up“ wiederspiegelt, da sie die Grundlage für die Errechnung der TSAT ist.

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

10.1.3. TSAT-Verbreitung

10.1.3.1. 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“ (zeigt die TOBT bis zum Zeitpunkt an dem "bereit zum Anlassen der Triebwerke" an WIEN DELIVERY gemeldet wurde, danach die TSAT),
- über die Internetseite cdm.viennaairport.com (siehe Punkt 10.1.3.2.).

10.1.3.2. cdm.viennaairport.com

10.1.3.2.1. Auf der Internetseite cdm.viennaairport.com werden nach Eingabe des Callsigns oder der Flugnummer folgende Abflug relevanten Daten für den jeweiligen Flug angezeigt:

- the aircraft operator / dispatch by ISP (Information Sharing Platform) input. The login can be requested on the following email address: cdm@viennaairport.com,
- Handling Agents,
- VAH (Vienna Aircraft Handling),

10.1.2.4. The automatic TOBT calculation considers landing time, minimum aircraft turnaround time and planned time of departure. Manually TOBT changes are possible any time, whereby the new TOBT must differ at least five minutes from the actual TOBT. After every TOBT change the TSAT will be recalculated, but that doesn't automatically lead to a TSAT change.

10.1.2.5. 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. A TSAT may be changed anytime due to changing parameters (runway capacity, TOBT and TSAT of other flights).

10.1.2.6. TSAT will be calculated from TOBT-30 MIN onwards. 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.

10.1.2.7. 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.

10.1.3. TSAT Announcement

10.1.3.1. The TSAT will be announced

- 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 (shows TOBT until the aircraft has reported ready for start-up to WIEN DELIVERY, thereafter TSAT),
- via the webpage cdm.viennaairport.com (see item 10.1.3.2.).

10.1.3.2. cdm.viennaairport.com

10.1.3.2.1. After callsign or flight number submission the following relevant data for the particular flight will be displayed on the webpage cdm.viennaairport.com:

- STD (Scheduled Time of Departure)
- TOBT (Target Off Block Time)
- EOBT (Estimated Off Block Time)
- TSAT (Target Start Up Approval Time)
- CTOT (Calculated Take Off Time)
- Luftfahrzeugtype
- Luftfahrzeugkennzeichen
- Abstellposition

Flüge der General Aviation sind aus Datenschutzgründen von der Anzeige ausgenommen.

10.1.3.2.2. Für Flüge der General Aviation besteht die Möglichkeit der Anzeige erst nach einer schriftlichen Zusage durch den Luftfahrzeughalter. Das entsprechende Formular erhalten sie:

- beim Informationsschalter der General Aviation,
- per Email an cdm@viennaairport.com,
- auf der Internetseite cdm.viennaairport.com.

10.1.4. „Start-Up“ und „Push-Back“

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

Folgende Regeln kommen zur Anwendung:

- Zum Zeitpunkt der TOBT (+/- 5min) muss das Luftfahrzeug bereit zum Anlassen der Triebwerke sein und dies auf WIEN DELIVERY melden.
- ATTN: Wenn innerhalb dieses Zeitfensters keine „ready“ Meldung erfolgt, muss die TOBT frühestmöglich angepasst werden.
- WIEN DELIVERY transferiert das Luftfahrzeug entsprechend der TSAT auf WIEN GROUND. WIEN GROUND erteilt Start-up bzw. Push-Back Freigaben unter Berücksichtigung der TSAT und der aktuellen Verkehrssituation.

LOWW AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG

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

An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhanges 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“

- STD (Scheduled Time of Departure)
- TOBT (Target Off Block Time)
- EOBT (Estimated Off Block Time)
- TSAT (Target Start Up Approval Time)
- CTOT (Calculated Take Off Time)
- Aircraft type
- Aircraft registration
- Parking stand

Due to data protection reasons general aviation flights are generally not displayed.

10.1.3.2.2. The service can be used for general aviation flights after transmitting of a written approval. The appropriate form is available:

- at the information desk in the General Aviation Terminal,
- via an email to cdm@viennaairport.com,
- at cdm.viennaairport.com.

10.1.4. Start-Up and Push-Back

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

The following rules apply:

- Aircraft must be ready for Start-up on reaching TOBT (+/- 5min) and report this to WIEN DELIVERY.
- ATTN: If there is no “ready” report at this time, the TOBT must be updated as soon as possible.
- WIEN DELIVERY transfers ready aircraft according TSAT to WIEN GROUND. WIEN GROUND issues clearances for Start-Up or Push-Back under consideration of the TSAT and the actual traffic situation.

LOWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. According to the Austrian ordinance ‘Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV-2005’ (BGBI. 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. 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.

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. 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.

2.6. Schubumkehr: Verwenden Sie nicht mehr als Leerlaufdrehzahl für die Schubumkehr, außer es ist aus operationellen oder Sicherheitsgründen notwendig.

3. Nachtbetrieb

3.1. Im Zeitraum 2000 (1900) - 0600 (0500) sind Abflüge entlang der veröffentlichten "noise abatement SIDs" zu erwarten.

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 advise ATC.

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. 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.

2.6. Reverse: Do not use more than idle reverse except if required for safety/operational reasons.

3. Night operations

3.1. From 2000 (1900) until 0600 (0500) expect departures via published noise abatement SIDs.

LOWW AD 2.22 FLUGVERFAHREN

1. RADARFÜHRTE 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.

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.

2.1.1.2. Das Eindrehen zum Endanflug erfolgt zur beschleunigten Verkehrsabwicklung im Normalfall durch Radarführung. Die Verwendung der Verfahren ist nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle zulässig. 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.

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.

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. 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.

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. Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung

2.1.2.1. 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.

2.1.2.2. Nach Erhalt einer Freigabe direkt zu einem Wegpunkt:

Unverzügliche 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.

2.1.2. Radio Communication Failure Procedure

2.1.2.1. 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.

2.1.2.2. 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

ENDPUNKT DER STAR END POINT OF STAR	BETRIEbspiste RUNWAY IN USE	FLUGMEILEN (NM) TRACK MILES (NM)
PESAT	11	55
	16	52
	29	22
	34	23

3. RADARMINDESTSTAFFELUNG 2.5 NM IM ENDANFLUG

3.1. Die Radarmindeststaffelung von 2.5 NM wird ausschließlich zwischen anfliegenden Luftfahrzeugen innerhalb von 10 NM vom Aufsetzpunkt der Betriebspiste angewendet, vorausgesetzt:

- ein ATS-Überwachungssystem mit geeigneter Azimut- und Entfernungsauflösung sowie einer Aktualisierungsrate von höchstens 5 Sekunden in Kombination mit geeigneten Displays wird verwendet;
- beide Luftfahrzeuge befinden sich innerhalb von 10 NM vom Aufsetzpunkt der Piste im Endanflug;
- die Wirbelschleppenstaffelungsminima sind nicht anzuwenden;
- eine Pistenzustandskennzahl (RWYCC) von 5 oder höher ist gemeldet und die durchschnittlichen Pistenbelegungszeiten von 50 Sekunden oder weniger, werden nicht durch Pistenbeläge, wie z.B. Matsch, Schnee oder Eis, beeinträchtigt;
- der Fluglotse am Kontrollturm ist in der Lage durch Sichtkontakt oder mit Hilfe der zur Verfügung stehenden "Ground Surveillance Tools" die Betriebspiste und die dazugehörigen Aus- und Einmündungen der Rollbahnen zu beobachten;
- die Geschwindigkeiten von anfliegenden Luftfahrzeugen werden genauestens von den Fluglotsen überwacht und wenn notwendig angepasst, um sicherzustellen, dass die Mindeststaffelung nicht unterschritten wird;
- Piloten sind genügend auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, die Piste schnellstens zu verlassen.

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.

3. RADAR SEPARATION MINIMUM 2.5 NM ON FINAL APPROACH

3.1. The radar separation minimum of 2.5 NM will only be applied between arriving aircraft within 10 NM from runway threshold provided that:

- an ATS surveillance system with appropriate azimuth and range resolution and an update rate of 5 seconds or less is used in combination with suitable displays;
- both aircraft are flying within 10 NM from the threshold of the runway in use on final approach;
- the wake turbulence separation minima do not apply;
- Runway Condition Code 5 or higher is reported and the average runway occupancy times of 50 seconds or less 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.

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

4.2.1. Unter Wetterbedingungen, die es TWR ermöglichen, die Herabsetzung der Staffelungswerte in Flugplatznähe anzuwenden [AMC3 ATS.TR.210(c)(2) (b)], werden zur Kapazitätserhöhung Anflüge zur Piste 11 gleichzeitig mit An-/Abflügen zur/von Piste 16 durchgeführt.

Die Anwendung dieses Verfahrens wird normalerweise über ATIS ausgestrahlt. ("simultaneous landings RWY 11 and RWY 16 in progress")

Da sich die Flugwege der veröffentlichten Standard-Fehlanflugverfahren während des Steigfluges kreuzen, ist es verpflichtend, ATC Anweisungen während des Durchstartens umgehend und präzise zu folgen.

Speziell beim Durchstarten auf Piste 11 müssen Flugzeugbesatzungen für abweichende Flugverkehrskontrollfreigaben wie z.B. Anweisungen für sofortige Rechtskurven vorbereitet sein.

In diesen Fällen erwartet ATC das Einleiten der Rechtskurve spätestens in 400 Fuß AGL mit maximaler Querneigung, um das Überfliegen von Piste 16 zu vermeiden.

5. VERFAHREN FÜR VFR FLÜGE IN DER CTR LOWW

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

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.

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

4.2.1. During weather conditions, which enable TWR to apply reduction of separation minima in the vicinity of aerodromes [AMC3 ATS.TR.210(c)(2) (b)], arrivals RWY 11 are performed simultaneously to arrivals/departures RWY 16 in the interest of increased capacity.

The application of this simultaneous operation will normally be transmitted via ATIS ("simultaneous landings RWY 11 and RWY 16 in progress").

As the flight paths of the published Standard Missed Approach Procedures will cross during climb out it is mandatory to follow ATC instructions during go arounds immediately and precisely.

Especially during go arounds on RWY 11 Flight Crews shall be prepared for immediate alternate ATC instructions like visual right turns (e.g. "Go around, Visual (Right) Turn Heading [...] as soon as possible, climb [...] FT").

In such cases ATC expects commencement of the right turn latest at 400 FT AGL with maximum bank angle to avoid penetration of RWY 16.

5. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN CTR LOWW

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

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. 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.

5.2.2. VFR Flüge müssen um „Start-Up“-Freigabe bei WIEN GROUND ansuchen. Ausgenommen davon sind Ambulanzflüge, SAR-Flüge und Flüge zu Polizeieinsätzen.

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

5.2.4. 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.

5.5. Sonstiges

5.5.1. Von Wien Tower wird ATS-Überwachungsdienst für VFR-Flüge ausgeübt.

5.5.2. Aus Verkehrsgründen sollten Transitflüge außerhalb der CTR LOWW geplant werden. Zur Entlastung der Flugverkehrs-kontrollfrequenzen wird unbeschadet der nachfolgenden Bestim-mungen dringend empfohlen, einen beabsichtigten An- oder Durchflug mindestens 5 Minuten vor dem geplanten Einflug in die CTR LOWW bei WIEN INFORMATION (während der Betriebszeiten von Terminal Flight Information - siehe LOWW AD 2.18 - auf der Frequenz 118.525 MHz) bekannt zu geben.

5.5.3. 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.

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

5.2.1. VFR departures shall request routing clearance at least 10 minutes prior intended departure from 'WIEN DELIVERY' on FREQ 122.125 MHZ.

5.2.2. VFR departures shall request startup clearance from WIEN GROUND. Exempted are ambulance flights, SAR flights and police missions.

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

5.2.4. 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. Miscellaneous

5.5.1. Wien TWR is providing ATS Surveillance service for VFR flights.

5.5.2. For traffic reasons transit flights should be planned outside CTR LOWW. Notwithstanding the following provisions and in order to reduce the frequency load on air traffic control frequencies, it is strongly recommended, to announce an intended approach or transit flight to WIEN INFORMATION (during the operating hours of Terminal Flight Information - see LOWW AD 2.18 - on the frequency 118.525 MHz) at least 5 minutes before the planned entry of CTR LOWW.

5.5.3. 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. 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 Klassen C und D der TMAs LOWW 1-8 geplant werden. Zur Entlastung der Flugverkehrskontrollfrequenzen wird dringend empfohlen, ein beabsichtigtes Durchfliegen von freigabepflichtigen Lufträumen, mindestens 5 Minuten vor dem geplanten Einflug in solche Lufträume bei WIEN INFORMATION (während der Betriebszeiten von Terminal Flight Information - siehe LOWW AD 2.18 - auf der Frequenz 118.525 MHz) bekannt zu geben.

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

6.2.1. VFR-Flüge 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“

Details siehe ENR 5.5, Punkt 1.

7. VERFAHREN FÜR VFR-FLÜGE IN DER TMZ LOWW

7.1. Details siehe ENR 2.2 Punkt 2. ZONEN MIT TRANSPONDERFLICHT (TMZ).

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 3).

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 Abstandshaltung zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug.

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. For traffic reasons, transit flights should be planned outside airspaces of Class C and D of TMAs LOWW 1-8. In order to reduce the frequency load on air traffic control frequencies, it is strongly recommended to announce an intended crossing of airspaces where an ATC clearance is required to WIEN INFORMATION (during the operating hours of Terminal Flight Information - see LOWW AD 2.18 - on the frequency 118.525 MHz) at least 5 minutes before the planned entry of such airspaces.

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)

6.3.1. 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’

Details see ENR 5.5, item 1.

7. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN TMZ LOWW

7.1. Details see ENR 2.2 item 2. TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZ).

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 3).

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
APPLICATION	RVR for Tochdownzone (TDZ) less than 600 M
SCHUTZ DER „OFZ“ und der „LOC-SENSITIVE AREA“	Wird durch ATC sichergestellt (AD 1.1, Punkt 3)
PROTECTION OF OFZ and LOC-SENSITIVE AREA	Is ensured by ATC (AD 1.1, item 3)
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 Rollbahnmittelfeuer 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 Pistensichtweite (RVR) weniger als 550 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 Flugplatzbefeuерungssystem	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

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 550 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

AUSFALL oder FEHLEN von/des	RÜCKSTUFUNG
FERNFELDMONITORS	CAT II
LOC-RESERVESENDERS	CAT II
Teilen des ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS	No effect
ROLLHALTBEEFEUERUNG	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.

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

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

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

FAILURE or LACK of	DOWNGRADING
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.

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

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ABTAN	47 06 49.00N 014 29 44.00E	STAR

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
ADAMA	47 59 16.00N 017 20 29.00E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
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
BUCKU	LOC OEX / D-7.5 OEX (R-119 FMD / D-5.4 FMD) (48 03 18.71N 016 44 25.14E)	IAP RWY 29
BUDEX	48 56 53.98N 014 20 09.70E	STAR
BUWUT	48 48 18.27N 015 18 47.01E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34
EMKOG	47 30 36.62N 016 35 00.56E	SID RWY 29, SID RWY 34
EWUKE	47 35 13.98N 016 41 09.85E	SID RWY 29, SID RWY 34
GAMLI	47 54 24.00N 014 46 44.00E	STAR
GIMBO	48 43 31.31N 014 46 32.99E	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
LADAG	48 35 20.33N 015 02 27.98E	STAR
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
OSOPEN	47 29 07.05N 015 31 38.71E	SID RWY 11, SID RWY 16, SID RWY 29, SID RWY 34

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
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
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
WW100	48 05 23.34N 016 38 00.97E	SID RWY 11
WW101	48 01 28.95N 016 36 46.19E	SID RWY 11
WW160	48 09 12.45N 016 47 33.07E	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
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

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
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
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
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

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW402	48 04 02.48N 016 36 01.15E	SID RWY 16
WW403	47 45 25.71N 016 37 12.17E	SID RWY 16
WW404	48 02 17.74N 016 39 34.25E	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
WW407	48 04 10.86N 016 35 57.63E	SID RWY 16
WW408	48 03 26.35N 016 41 06.76E	SID RWY 16
WW410	47 09 45.01N 014 46 46.98E	STAR
WW411	46 57 13.86N 016 08 12.97E	STAR
WW412	48 04 44.24N 016 39 59.78E	SID RWY 11
WW413	48 01 34.03N 016 42 26.22E	SID RWY 11
WW414	48 01 42.52N 016 37 39.82E	SID RWY 11
WW415	48 01 45.47N 016 35 31.75E	SID RWY 11
WW416	48 01 38.70N 016 36 03.55E	SID RWY 11
WW417	48 01 35.97N 016 36 40.44E	SID RWY 11
WW418	48 04 41.59N 016 39 27.79E	SID RWY 16
WW419	48 04 43.52N 016 38 49.81E	SID RWY 16
WW420	48 02 03.33N 016 38 03.06E	SID RWY 11
WW421	48 03 35.89N 016 36 41.51E	SID RWY 11
WW422	48 06 03.77N 016 36 00.61E	SID RWY 11
WW423	48 06 06.99N 016 38 28.54E	SID RWY 11
WW424	48 07 39.18N 016 37 10.02E	SID RWY 11
WW425	48 09 51.36N 016 48 17.86E	SID RWY 11
WW426	48 05 40.66N 016 37 11.42E	SID RWY 11
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
WW472	48 43 31.03N 015 35 53.83E	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

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
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
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
WW850	48 04 50.79N 016 39 44.01E	RNAV transition RWY 29
WW851	48 04 15.93N 016 41 30.59E	RNAV transition RWY 29
WW852	48 04 05.24N 016 43 17.54E	RNAV transition RWY 29
WW853	48 02 37.39N 016 48 51.23E	RNAV transition RWY 29
WW854	48 01 22.98N 016 51 08.97E	RNAV transition RWY 29
WW855	47 59 40.22N 016 56 20.36E	RNAV transition RWY 29
WW856	48 03 30.41N 016 42 44.88E	RNAV transition RWY 29
WW858	48 01 23.49N 016 44 39.43E	RNAV transition RWY 29

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
WW859	48 05 56.73N 016 45 47.90E	RNAV transition RWY 29
WW860	47 57 56.61N 016 46 14.35E	RNAV transition RWY 29
WW861	48 12 21.36N 016 46 21.46E	RNAV transition RWY 29
WW862	47 54 56.67N 016 47 36.74E	RNAV transition RWY 29
WW863	48 21 28.76N 016 31 57.79E	RNAV transition RWY 29
WW864	47 52 08.70N 016 45 24.53E	RNAV transition RWY 29
WW865	48 20 43.86N 016 45 05.39E	RNAV transition RWY 29
WW896	48 02 28.42N 016 40 12.28E	RNAV transition RWY 29
WW897	48 06 03.67N 016 42 49.17E	RNAV transition RWY 29
WW898	48 00 08.12N 016 44 11.38E	RNAV transition RWY 29
WW899	48 05 24.96N 016 54 06.37E	RNAV transition RWY 29
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
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

DESIGNATOR	POSITION	PROCEDURE
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	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES	BEZEICHNUNG DESIGNATOR	KENNUNG IDENT	KOORDINATEN COORDINATES
DONAUTURM	DT	48 14 15N 016 23 50E	ORTH	OR	48 07 40N 016 42 30E
EBERGASSING	EB	48 01 49N 016 29 56E	PETRONELL	PE	48 06 36N 016 50 52E
FREUDENAU	FR	48 11 50N 016 27 20E	RUTZENDORF	RU	48 13 30N 016 37 46E
HIMBERG	HI	48 04 22N 016 26 47E	SCHÖNAU	SC	48 07 40N 016 37 46E
KITTSEE	KS	48 04 59N 017 04 04E	STRASSHOF	SH	48 18 25N 016 37 46E
KLOSTERNEUBURG	KL	48 17 50N 016 20 50E	UNTERWALTERSDORF	UW	47 57 45N 016 27 24E
MÜNCHENDORF	MU	48 01 43N 016 21 17E			

8. Wirbelschleppenstaffelung (RECAT-EU)

8.1. Anwendung der RECAT-EU Wirbelschleppen Staffelungsminima gemäß AMC7 ATS.TR.220 (ED Decision 2020/008/R)

8.1.1. In Österreich kommen RECAT-EU Wirbelschleppen Staffelungsminima zwischen bestimmten Luftfahrzeugkategorien (siehe 8.1.3.) in der An- und Abflugphase zum Flughafen Wien-Schwechat (LOWW) zur Anwendung. Die Anwendung der RECAT-EU Wirbelschleppen Staffelungsminima bezieht sich dabei ausschließlich auf Distanz basierte Wirbelschleppenstaffelung (siehe 8.1.4.) durch die Anflug- und Flugplatzkontrollstelle des Flughafens Wien-Schwechat (LOWW).

Bei der Anwendung von Zeit basierten Wirbelschleppen Staffelungsminima durch die Flugplatzkontrollstelle LOWW kommt RECAT-EU nicht zur Anwendung.

8.1.2. Die RECAT-EU Staffelungsminima betreffen keine pilotenseitigen Verfahren. Es gibt keine Änderungen in Bezug auf die Flugplanung sowie die Flugdurchführung. Ungeachtet dessen werden die Staffelungsminima zwischen den Luftfahrzeugen reduziert und Piloten werden ersucht das Folgende zu beachten:

8. Wake Turbulence (RECAT-EU)

8.1. Application of RECAT-EU wake turbulence separation minima according to AMC7 ATS.TR.220 (ED Decision 2020/008/R)

8.1.1. In Austria, RECAT-EU wake turbulence separation minima between certain aircraft categories (see 8.1.3.) apply in the approach and departure phase at the aerodrome Wien-Schwechat (LOWW). RECAT-EU wake turbulence separation minima are only used in the application of distance-based wake turbulence separation (see 8.1.4.) by the approach and aerodrome control unit of the aerodrome Wien-Schwechat (LOWW).

RECAT-EU does not apply to the use of time-based wake turbulence separation minima by the aerodrome control unit of the aerodrome Wien-Schwechat (LOWW).

8.1.2. RECAT-EU separation minima will not affect pilot procedures. Nothing is changed in flight planning and flight management. Nevertheless, as separation minima will be reduced in most cases, pilots are advised to pay attention to the following points:

a) Anflugphase

Piloten können die Reduzierung der Staffelung durch ein erhöhtes induziertes Rollmoment wahrnehmen. Für ein funktionierendes ATM System ist es jedenfalls erforderlich, dass Piloten die angewiesenen Geschwindigkeiten im Endanflug genau einhalten. Ist es dem Piloten nicht möglich die angewiesene Geschwindigkeit einzuhalten, so ist die Flugverkehrskontrollstelle umgehend zu informieren.

b) Pistenbelegung

Piloten werden ersucht die Pistenbelegungszeit auf ein Minimum zu reduzieren. Aufgrund der reduzierten Staffelung im Endanflug ist es verpflichtend die Piste so früh wie möglich zu verlassen, um die Pistenkapazität zu erhalten.

c) Flugplanung und Phraseologie

Die RECAT-EU Werte haben keinen Einfluss auf die Flugplanung oder die von Piloten verwendete Phraseologie.

Im Punkt 9 des Flugplans müssen Piloten die Wirbelschleppenkategorie mit den Buchstaben J, H, M oder L wie für das Luftfahrzeug erforderlich angeben.

Es ist weder notwendig noch erforderlich, dass Piloten die RECAT-EU Wirbelschleppenkategorie des Luftfahrzeugs kennen.

8.1.3. Geänderte Luftfahrzeugkategorien

Die folgenden RECAT-EU Kategorien werden in Österreich angewandt:

UPPER HEAVY	LOWER HEAVY	UPPER MEDIUM
B777 *	B757 *	B736 – B739 **
B747 *	B767 *	A318 – A321 ***
B787 *		BCS1 und/and BCS3
A340 *	A310 *	
A330 *		
A350 *		
* alle aktuellen Versionen / all current types		** inkl. MAX Versionen / incl. MAX versions *** inkl. NEO Versionen / incl. NEO versions

8.1.4. Geänderte Staffelungsminima:

a) Approach phase

Pilots might notice the separation reduction by experiencing higher induced roll moments from preceding traffic on final approach. For a functioning ATM system, it is imperative that pilots maintain the speeds on the final approach as assigned by ATC. If for any reason, these speeds cannot be maintained pilots shall inform ATC as soon as practicable.

b) Runway occupation

Pilots are asked to minimize runway occupancy time. Due to reduced separation minima on final approach, it is mandatory that landing aircraft vacate the runway as early as possible in order to maintain runway capacity.

c) Flight plan and phraseology

The RECAT-EU scheme has no effect on the submission of a flight plan or the phraseology to be used by pilots.

In item 9 of the flight plan pilots shall indicate the ICAO Wake turbulence category by inserting the letter J, H, M or L as appropriate for the aircraft type.

It is neither necessary nor required for pilots to know the RECAT-EU category of their aircraft.

8.1.3. Changed aircraft categories

The following RECAT-EU categories are used in Austria:

VORAUSFLIEGENDES LUFTFAHRZEUG / LEADER AIRCRAFT	FOLGENDES LUFTFAHRZEUG / FOLLOWER AIRCRAFT	RECAT-EU MINIMUM
Upper Heavy	Lower Heavy Upper Medium	4 NM
Lower Heavy	Upper Medium	3 NM

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 MAP 1-1	Aerodrome Chart - ICAO
Luftfahrzeugabstell-/andockkarte - ICAO	LOWW AD 2 MAP 2-1	Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO
Flugplatzbodenbewegungskarte - Rolleinschränkungen	LOWW AD 2 MAP 3-2	Aerodrome Ground Movement Chart - Taxi Restrictions
Flugplathinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 11/29)	LOWW AD 2 MAP 4-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 11/29)
Flugplathinderniskarte - ICAO Typ A (Betriebliche Begrenzungen) (RWY 16/34)	LOWW AD 2 MAP 4-2	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) (RWY 16/34)
Flugplathinderniskarte - ICAO Typ B	LOWW AD 2 MAP 5-1	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type B
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 7-2	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 29)
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug - ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 7-3	Precision Approach Terrain Chart - ICAO (RWY 16)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 9-1-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 11)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 9-1-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 11)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 9-2-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 29)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 9-2-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 29)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 9-3	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 16)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO (RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 9-4-1	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO (RWY 34)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 9-4-2	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO Noise Abatement (RWY 34)
Standard-Instrumentenabflugkarte (SID) - SID to vectors RWY 11, 16, 29, 34	LOWW AD 2 MAP 9-5	Standard Departure Chart - Instrument (SID) - SID to vectors RWY 11, 16, 29, 34
Standard-Instrumentenanflugkarte (STAR) - ICAO	LOWW AD 2 MAP 11-1	Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 11-2-1	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 11)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-1	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 29)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (RNP Transition) (RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 11-2-2-2	RNAV Arrival Chart (RNP Transition) (RWY 29)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 11-2-3	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 16)
RNAV-Instrumentenanflugkarte (Transition) (RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 11-2-4	RNAV Arrival Chart (Transition) (RWY 34)
Karte für Radarmindestflughöhen - ICAO	LOWW AD 2 MAP 12-1	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 13-1-1	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 11)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS Z CAT II & III or LOC Z RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS Z CAT II & III or LOC Z RWY 29)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS U CAT II & III or LOC U RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-1-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS U CAT II & III or LOC U RWY 29)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 13-1-3	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS CAT II & III or LOC RWY 16)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (ILS or LOC RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 13-1-4	Instrument Approach Chart - ICAO (ILS or LOC RWY 34)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 13-2-1	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 11)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-2-2	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 29)

ART DER KARTE	SEITE PAGE	TYPE OF CHART
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP Z RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 13-2-3	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP Z RWY 16)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (RNP RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 13-2-4	Instrument Approach Chart - ICAO (RNP RWY 34)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 16)	LOWW AD 2 MAP 13-4-3	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 16)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (VOR RWY 34)	LOWW AD 2 MAP 13-4-4	Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 34)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (NDB RWY 11)	LOWW AD 2 MAP 13-5-1	Instrument Approach Chart - ICAO (NDB RWY 11)
Instrumentenanflugkarte - ICAO (NDB RWY 29)	LOWW AD 2 MAP 13-5-2	Instrument Approach Chart - ICAO (NDB RWY 29)
Sichtflugkarte WIEN-SCHWECHAT / TULLN	LOWW AD 2 MAP 14-2	Chart for VFR flights WIEN-SCHWECHAT / TULLN

**LOWW AD 2.25 “VISUAL SEGMENT SURFACE
(VSS) PENETRATION”**

**LOWW AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE
(VSS) PENETRATION**

RWY 11

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

RWY 16

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

RWY 29

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

RWY 34

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