



**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 einschließlich 1 Pferdeverladerampe. All modern facilities, load capacity up to 20000 KG including 1 loading ramp for horses
2	TREIBSTOFF/ÖLSORTEN FUEL/OIL TYPES	AVGAS 100, LL, JET A-1 W 80, W 100, 15 W 50, JET 2380, JET 2389, JET ÖL/OIL II, TURBOÖL/turbo-oil 500, Öl/oil 80, Öl/oil 100, Fluid 4, Fluid 2F, Brayco; Sydrol 500B: 0700 - 1900 lokal/local
3	BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN FUELLING FACILITIES/CAPACITY	Keine Beschränkung no limitations
4	ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN DE-ICING FACILITIES	Luftfahrzeugenteisungsfahrzeuge Aircraft de-icing vehicles
5	VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT	2 Hangars je 49 x 35 M, geheizt, Toröffnung 44 x 6 M; 1 Hangar 49 x 35 M, geheizt, Toröffnung 43 x 6 M; 1 Hangar 30 x 22 M, Toröffnung 28 x 4,5 M; 2 Rundhangars je 22,5 M, Toröffnung 12,5 x 3,6 M; 1 Hangar 50 x 35 M, geheizt, 2 Tore je 18,5 x 5 M; 2 hangars 49 x 35 M each, heated, door opening 44 x 6 M; 1 hangar 49 x 35 M, heated, door opening 43 x 6 M; 1 hangar 30 x 22 M, door opening 28 x 4,5 M; 2 round-hangar each 22,5 M, door opening 12,5 x 3,6 M; 1 hangar 50 x 35 M, heated, 2 doors each 18,5 x 5 M;
6	REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT	Instandhaltung, Instandsetzung und Änderung von LFZ sowohl mit Kolbentriebwerken als auch mit Turboprop- bzw. Stahltriebwerken bis 5700 KG. LFZ über 5700 KG auf Anfrage. Maintenance, repair and change of aircraft with piston engine, with turbine engine and jet propulsion up to 5700 KG. Aircraft above 5700 KG on request.
7	ANMERKUNGEN REMARKS	Sauerstoff, Stickstoff: 0700 - 1900 Ortszeit oxygen, nitrogen: 0700 -1900 local time

**LOWW AD 2.5 EINRICHTUNGEN FÜR PASSAGIERE**  
**LOWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	HOTELS HOTELS	Hotel am Flughafen, Hotels in Wien hotel at the airport, hotels in Wien
2	RESTAURANTS RESTAURANTS	Flughafenrestaurants: Airport restaurants:
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL TRANSPORTATION	Schnellbus (Flughafen/Wien City Air Terminal Hilton) Schnellbus (Flughafen/Wien Südbahnhof/Wien Westbahnhof) Öffentliche Autobus- und Eisenbahnverbindung Taxi, Mietwagendienst Shuttlebus (Airport/Wien City Air Terminal Hilton) Shuttlebus (Airport/railway stations - Wien Südbahnhof/Wien Westbahnhof) Public bus and railway Taxi, Rent a car service
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN MEDICAL FACILITIES	Sanitätsbereitschaft: H24 Notarzt: H24 Ambulanz, WHO-Impfzentrum, Ruheräume, Notarztwagen, Sanitätsfahrzeuge, Rettungstransportwagen medical service: H24 doctor on emergency call: H24 ambulance, WHO-inoculating center, resting-place, emergency ambulance, motor ambulance, ambulance transport
5	BANKEN UND POSTÄMTER BANK AND POST OFFICE	vorhanden available
6	TOURISTENINFORMATION TOURIST OFFICE	vorhanden available
7	ANMERKUNGEN REMARKS	Bestellung von Bordverpflegung: - planmäßige Flüge: 3 Stunden vor Abflug - nichtplanmäßige Flüge: 6 Stunden vor Abflug Order of catering: - scheduled flights: 3 hours prior to departure - non-scheduled flights: 6 hours prior to departure

**LOWW AD 2.6 RETTUNGS- UND FEUERWEHRDIENSTE**  
**LOWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

1	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	Verfügbare Kategorie 9 Available category 9
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG RESCUE EQUIPMENT	Lufthebesäcke (je 25000 KG), Lufthebesack (12000 KG), air bags (25000 KG each), air bag (12000 KG),
3	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	durch externe Firma bei Bedarf on request by external company
4	ANMERKUNGEN REMARKS	- -

**LOWW AD 2.7 JAHRESZEITLICH BEDINGTE VERFÜGBARKEIT - RÄUMUNG**  
**LOWW AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING**

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

**LOWW AD 2.8 ABSTELLFLÄCHEN, ROLLWEGE UND HÖHENMESSERKONTROLLPOSITION(EN)**  
**LOWW AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA**

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ABSTELLFLÄCHE APRON SURFACE AND STRENGTH	Oberfläche: Beton Tragfähigkeit: PCN 60/R/A/W/T surface: concrete strength: PCN 60/R/A/W/T			
2	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLWEGE TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	Bezeichnung des Rollweges/ Designation of TWY	Breite (M)/ Width (M)	SFC	Tragfähigkeit (PCN)/ Strength (PCN)
		A1 nördlich Rollhalt/north of holding point	23	Beton/ concrete	66/R/A/W/T
		A1 südlich Rollhalt/south of holding point	23	Bitumen	75/F/A/W/T
		A2 nördlich Rollhalt/north of holding point	23	Beton/ concrete	66/R/A/W/T
		A2 südlich Rollhalt/south of holding point	23	Bitumen	75/F/A/W/T
		A3 nördlich Rollhalt/north of holding point	23	Beton/ concrete	66/R/A/W/T
		A3 südlich Rollhalt/south of holding point	23	Bitumen	75/F/A/W/T
		A4, A6, A8, A9, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, E, L, P, Q, W	23	Bitumen	75/F/A/W/T
		A5, A7, A10	23	Bitumen	75/F/B/W/T
		A11 nördlich Rollhalt/north of holding point	23	Beton/ concrete	60/R/A/W/T
		A11 südlich Rollhalt/south of holding point	23	Bitumen	75/F/A/W/T
		A12 nördlich Rollhalt/north of holding point	23	Beton/ concrete	60/R/A/W/T
		A12 südlich Rollhalt/south of holding point	23	Bitumen	75/F/A/W/T
		B1 östlich Rollhalt/east of holding point	23	Bitumen	75/F/A/W/T
		B1 westlich Rollhalt/west of holding point	23	Beton/ concrete	66/R/A/W/T
		B2 östlich Rollhalt/east of holding point	23	Bitumen	75/F/A/W/T
		B2 westlich Rollhalt/west of holding point	23	Beton/ concrete	66/R/A/W/T
		B11 östlich Rollhalt/east of holding point	23	Bitumen	75/F/A/W/T
		B11 westlich Rollhalt/west of holding point	23	Beton/ concrete	66/R/A/W/T

2	<b>BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLWEGE</b> TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	Bezeichnung des Rollweges/ Designation of TWY	Breite (M)/ Width (M)	SFC	Tragfähigkeit (PCN)/ Strength (PCN)	
		B12 östlich Rollhalt/east of holding point	23	Bitumen	75/F/A/W/T	
		B12 westlich Rollhalt/west of holding point	23	Beton/ concrete	66/R/A/W/T	
		D südlich Rollweg B2/south of TWY B2	23	Bitumen	75/F/A/W/T	
		D nördlich Rollweg B2/north of TWY B2	23	Beton/ concrete	66/R/A/W/T	
		M von Rollweg A12 bis Rollweg A11/ from TWY A12 to TWY A11	23	Beton/ concrete	60/R/A/W/T	
		M von Rollweg A11 bis Exit 7/ from TWY A11 to Exit 7	23	Bitumen	75/F/A/W/T	
		M von Exit 7 bis Rollweg A1/ from Exit 7 to TWY A1	23	Bitumen	75/F/B/W/T	
		M von Rollweg A1 bis Rollweg B5/ from TWY A1 to TWY B5	23	Bitumen	75/F/A/W/T	
		Anmerkung:  Remark:	Entlang aller Rollwege 4,5M breite Schultern (Bitumen). Der Hindernisabstand zwischen der Mittellinie des Rollweges "L" und dem südlichen Rand der Hauptabstellfläche westlich der Rollgasse 35 beträgt nur 42,5 M. Der Hindernisabstand auf der Rollgasse 35 beträgt beiderseits der Rollgassenmittellinie 40M.  Shoulders of width 4,5 M (bitumen) along all taxiways. The obstacle clearance distance from the centre line of taxiway "L" to the southern edge of main apron west of the taxilane 35 is 42,5 M only. The obstacle clearance distance on the taxilane 35 is on each side of taxilane centre line 40 M.			
		Bezeichnung der Rollgasse/ Designation of taxilane	SFC		Tragfähigkeit (PCN)/ Strength (PCN)	
		G10, G30, G40, G50, G60, G70	Beton/concrete, Bitumen		<50	
		G20	Beton/concrete		<50	
		16, 17, 18, 19, 20, 35, 43	Beton/concrete		66/R/A/W/T	
		31, 37, 38, 40, 42	Bitumen		75/F/A/W/T	
		32, 33, 34	Beton/concrete		60/R/A/W/T	
		36 von Rollgasse 35 bis westlich der Rollgasse 37 (Mittelstreifen)/ from taxilane 35 to west of taxilane 37 (centre strip)	Beton/concrete		66/R/A/W/T	
		36 von Rollgasse 35 bis westlich der Rollgasse 37 (Randstreifen)/ from taxilane 35 to west of taxilane 37 (edge strip)	Bitumen		75/F/A/W/T	
		36 von Rollgasse 37 bis Rollweg W/ from taxilane 37 to TWY W	Bitumen		75/F/A/W/T	
		39 "BLUE LINE" von PRKG PSN F04 bis PRKG PSN F26/"BLUE LINE" from PRKG PSN F04 to PRKG PSN F26	Beton/concrete		66/R/A/W/T	
39 "BLUE LINE" von PRKG PSN F32 bis Rollweg W/"BLUE LINE" from PRKG PSN F32 to TWY W	Bitumen		75/F/A/W/T			
41 "ORANGE LINE" von PRKG PSN H41 bis PRKG PSN H46/"ORANGE LINE" from PRKG PSN H41 to PRKG PSN H46	Beton/concrete		66/R/A/W/T			
41 "ORANGE LINE" von PRKG PSN H47 bis Rollweg W/"ORANGE LINE" from PRKG PSN H47 to TWY W	Bitumen		75/F/A/W/T			
3	<b>POSITION(EN) ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL</b>	Abstellfläche - mittlere Orthshöhe über Meeresspiegel 177 M (580 FT) oder Pistenschwelle 11: 175 M (575 FT) Pistenschwelle 29: 183 M (600 FT) Pistenschwelle 16: 182 M (597 FT) Pistenschwelle 34: 178,7 M (586 FT)				
	<b>ACL LOCATIONS AND ELEVATION</b>	Apron - average elevation 177 M (580 FT) or threshold runway 11: 175 M (575 FT) threshold runway 29: 183 M (600 FT) threshold runway 16: 182 M (597 FT) threshold runway 34: 178,7 M (586 FT)				
4	<b>VOR/INS KONNTROLLPUNKTE</b>	VOR: NIL INS: Siehe Aircraft Parking / Docking Chart-ICAO				
	<b>VOR/INS CHECKPOINTS</b>	VOR: NIL INS: See Aircraft Parking / Docking Chart-ICAO				
5	<b>ANMERKUNGEN</b>	-				
	<b>REMARKS</b>	-				

**LOWW AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN**  
**LOWW AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	<p><b>VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUG-STANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUG-STANDPLÄTZE</b></p> <p>-----</p> <p><b>USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS</b></p> <p>b) Optische Andockleitsysteme "SAFEGATE" Pier Ost, Pier West und Pier Nord</p> <p>b) Visual Docking Guidance Systems "SAFEGATE" Pier East, Pier West and Pier North</p> <p><b>A ALPHANUMERICAL</b></p> <table border="0"> <tr> <td>ACFT type</td> <td>(preselected)</td> </tr> <tr> <td>WAIT / VIEW / BLOCK</td> <td>Not allowed object within scanning range - stand not usable</td> </tr> <tr> <td>WAIT / GATE / BLOCK</td> <td>Not allowed object within scanning range - stand not usable</td> </tr> <tr> <td>SLOW DOWN</td> <td>taxiing speed to high</td> </tr> <tr> <td>ACFT Type and SLOW</td> <td>a) Bad weather conditions visibility is reduced b) Aircraft lost during docking</td> </tr> <tr> <td>STOP</td> <td>Emergency stop</td> </tr> <tr> <td>STOP / ID / FAIL</td> <td>Identification failed - stop</td> </tr> <tr> <td>STOP / SBU</td> <td>Too far of centre line within last 2 M to stop position</td> </tr> <tr> <td>STOP / TOO / FAST</td> <td>Taxiing speed much to high - stop</td> </tr> <tr> <td>STOP followed by OK</td> <td>Correct stop position</td> </tr> <tr> <td>TOO FAR</td> <td>ACFT has overshoot the stop position (more than 1 M)</td> </tr> <tr> <td>CHOCK ON</td> <td>(disappears after 3 MIN )</td> </tr> </table> <p><b>B AZIMUTH GUIDANCE</b> (Laser scanning technique) for use by pilots occupying both the left and right seats</p> <p><b>C CLOSING RATE INFORMATION</b> Indicates the distance to stop position</p>	ACFT type	(preselected)	WAIT / VIEW / BLOCK	Not allowed object within scanning range - stand not usable	WAIT / GATE / BLOCK	Not allowed object within scanning range - stand not usable	SLOW DOWN	taxiing speed to high	ACFT Type and SLOW	a) Bad weather conditions visibility is reduced b) Aircraft lost during docking	STOP	Emergency stop	STOP / ID / FAIL	Identification failed - stop	STOP / SBU	Too far of centre line within last 2 M to stop position	STOP / TOO / FAST	Taxiing speed much to high - stop	STOP followed by OK	Correct stop position	TOO FAR	ACFT has overshoot the stop position (more than 1 M)	CHOCK ON	(disappears after 3 MIN )	<p>Wegweiser für das Rollen:</p> <p>a) Beleuchtete STOP-Tafeln zusätzlich zu den Rollhaltmarkierungen, Entfernung zur Piste 11/29 120 M von der Pistenmittellinie. Entfernung zur Piste 16/34 120 M vom Pistenrand. Lotsenfahrzeuge auf den Abstellflächen. Bei RVR von weniger als 400 M bzw. auf Anforderung von Piloten erfolgt Rollhilfe durch Lotsenfahrzeuge auch auf Rollwegen.</p> <p>b) Optische Andockleitsysteme "SAFEGATE" Pier Ost, Pier West und Pier Nord. Routinemäßiges Andockverfahren Pier Ost, Pier West und Pier Nord:</p> <p>-----</p> <p>Taxiing guidance system:</p> <p>a) lighted STOP signs additional to holding positions markings, distance to RWY 11/29 120 M from runway centre line. Distance to RWY 16/34 120 M from runway edge. Follow-me-cars on apron. In case of RVR less than 400 M and on pilots request follow-me-cars available to facilitate taxiing on taxiways.</p> <p>b) Visual docking guidance system "SAFEGATE" Pier East, Pier West and Pier North. Routine docking manoeuvre Pier East, Pier West and Pier North:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Check that the correct aircraft type is displayed.</li> <li>2) The "floating" arrows indicate that the system is activated.</li> <li>3) Follow lead-in line.</li> <li>4) When the vertical closing rate field turns to steady yellow the aircraft is caught by laser.</li> <li>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.</li> <li>6) When the ACFT is 12 M away from the stop position, the closing rate information indicates the distance to go by turning off one row of LED's per 0.5 M. All yellow closing rate LED's will be switched off 0.5 M remains to STOP.</li> <li>7) When the correct stop position is reached, the display will show "STOP" and the outer parts of the azimuth field will turn red.</li> <li>8) When the aircraft is correctly parked "OK" will be displayed after a few seconds.</li> <li>9) After fixing the front gear "CHOCK ON" will be displayed for the next 3 minutes.</li> </ol> <p>EMERGENCY STOP: "STOP" with red indication left and right of azimuth guidance will appear on the display.</p>
ACFT type	(preselected)																									
WAIT / VIEW / BLOCK	Not allowed object within scanning range - stand not usable																									
WAIT / GATE / BLOCK	Not allowed object within scanning range - stand not usable																									
SLOW DOWN	taxiing speed to high																									
ACFT Type and SLOW	a) Bad weather conditions visibility is reduced b) Aircraft lost during docking																									
STOP	Emergency stop																									
STOP / ID / FAIL	Identification failed - stop																									
STOP / SBU	Too far of centre line within last 2 M to stop position																									
STOP / TOO / FAST	Taxiing speed much to high - stop																									
STOP followed by OK	Correct stop position																									
TOO FAR	ACFT has overshoot the stop position (more than 1 M)																									
CHOCK ON	(disappears after 3 MIN )																									

2	<b>PISTEN- UND ROLLWEGMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG</b>  ----- <b>RWY AND TWY MARKINGS AND LGT</b>	<b>Markierungshilfen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistenkennzahlen</li> <li>- Schwellen</li> <li>- Pistenmittellinie</li> <li>- Pistenrand</li> <li>- Aufsetzonen und Festabstand</li> <li>- Rollwegmittellinie</li> <li>- Rollwegrand</li> <li>- Abstellpositionen und markierte Wege für Personen und Fahrzeuge auf der Abstellfläche</li> <li>- Rollhaltepunkt für Kategorie I bzw. II/III Betrieb:             <ul style="list-style-type: none"> <li>Entfernung zur Piste 11/29 120 M von der Pistenmittellinie</li> <li>Entfernung zur Piste 16/34 120 M vom Pistenrand</li> </ul> </li> <li>- Zwischenhaltepositionen</li> </ul> ----- <b>Marking aids:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- runway designation numbers</li> <li>- thresholds</li> <li>- runway centre line</li> <li>- runway edge</li> <li>- touchdown zones and fixed distances</li> <li>- taxiway centre line</li> <li>- taxiway edge</li> <li>- parking positions and marked ways for persons and vehicles on the apron</li> <li>- taxi-holding positions for CAT I and II/III OPS respectively:             <ul style="list-style-type: none"> <li>distance to RWY 11/29 120 M from runway centre line.</li> <li>distance to RWY 16/34 120 M from runway edge</li> </ul> </li> <li>- intermediate holding positions</li> </ul>
3	<b>HALTEBALKEN</b> ----- <b>STOP BARS</b>	verfügbar: Siehe Flugplatzkarte ----- appropriate: See Aerodrome chart
4	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>	- ----- -

**LOWW AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE  
LOWW AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

<b>BETROFFENES GEBIET</b> ----- <b>AREA AFFECTED</b>	<b>ART DES HINDERNISSES</b> ----- <b>OBSTACLE TYPE</b>	<b>HÖHE ÜBER MSL</b> ----- <b>ELEVATION</b>	<b>MARKIERUNG/ BEFEUERUNG</b> ----- <b>MARKING/LIGHTS</b>	<b>KOORDINATEN</b> ----- <b>COORDINATES</b>	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>
Siehe Flugplatzhinderniskarte / see Aerodrome Obstacle Chart					

**LOWW AD 2.11 VERFÜGBARE WETTERINFORMATIONEN**  
**LOWW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

1	ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST ----- ASSOCIATED MET OFFICE	MET OFFICE WIEN-SCHWECHAT ----- 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/ PERIOD OF VALIDITY	LOWW/30 ----- LOWW/30
4	ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL ----- TYPE OF LANDING FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE	TREND (TR)
5	VERFÜGBARE BERATUNG ----- BRIEFING/CONSULTATION PROVIDED	Persönliche Beratung, Telefon, Self briefing ----- Personal briefing and consultation, telephone, self briefing
6	FLUGDOKUMENTATION SPRACHE(N) ----- FLIGHT DOCUMENTATION LANGUAGE(S) USED	Deutsch, Englisch ----- German, English
7	KARTEN UND SONSTIGE INFORMATIONEN FÜR BERATUNG UND KONSULTATION VERFÜGBAR ----- CHARTS AND OTHER INFORMATION AVAILABLE FOR BRIEFING OR CONSULTATION	Boden- und Höhenwetterkarten, Karten für signifikantes Wetter, weitere Karten für die 'Allgemeine Luftfahrt' ----- Surface- and Upper level weather charts, significant weather charts, other charts for General Aviation
8	ZUSÄTZLICHE AUSRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG VON INFORMATIONEN ----- SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	Wetterradar- und Satelliteninformationen WXR/APT, Radiosonde, Blitzortungssystem. ----- Weatherradar and satellite information WXR/APT, radiosonde, lightning detection system.
9	BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN ----- ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION	Turm, Anflugkontrollstelle, ACC ----- Tower, approach control unit, ACC
10	ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES) ----- ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, etc.)	- ----- -

**LOWW AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE**  
**LOWW AD 2.12 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

KENNZAHL	PISTEN- RICHTUNG	MASSE (M)	TRAGFÄHIGKEIT (PCN)/ OBERFLÄCHE DER PISTE UND STOPPFLÄCHE	SCHWELLEN- KOORDINATEN	SCHWELLENHÖHE ÜBER MSL (M)
DESIGNATION RWY NR	TRUE BRG GEO	DIMENSIONS (M)	STRENGTH (PCN) AND SURFACE OF RWY AND SWY	THR COORDINATES	THR ELEVATION (M)
1	2	3	4	5	6
11	116	3500 x 45	PCN 75/F/B/W/T Bitumen/bitumen Anmerkung: Gemischtbauweise Note: composite construction	N 48 07 22.13 E 016 32 00.09	175 Geoid undulation: 44 M/144 FT
29	296	3500 x 45	PCN 75/F/B/W/T Bitumen/bitumen Anmerkung: Gemischtbauweise Note: composite construction	N 48 06 32.57 E 016 34 32.27	183 Geoid undulation: 44 M/144 FT
16	164	3600 x 45	PCN 75/F/A/W/T Bitumen/bitumen	N 48 07 11.22 E 016 34 41.40	182 Geoid undulation: 44 M/144 FT
34	344	3600 x 45	PCN 75/F/A/W/T Bitumen/bitumen	N 48 05 19.07 E 016 35 28.82	178,7 Geoid undulation: 44 M/144 FT
NEIGUNG DER PISTE UND STOPPFLÄCHE	AUSMASS DER STOPPFLÄCHE (M)	AUSMASS DER FREIFLÄCHE (M)	AUSMASS DES SICHERHEITSTREIFENS (M)	HINDERNISFREIE ZONE	
SLOPE OF RWY AND SWY	SWY DIMENSIONS (M)	CWY DIMENSIONS (M)	STRIP DIMENSIONS (M)	OFZ	
7	8	9	10	11	
			3620 x 300	siehe dazugehörige Hinderniskarte	
			3620 x 300		
			3720 x 300	see relevant obstacle chart	
			3720 x 300		
ANMERKUNGEN					
REMARKS					
12					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piste 11/29 gerillt, Piste 16/34 20 M beiderseits der Mittellinie gerillt. Runway 11/29 grooved, runway 16/34 grooved 20 M on each side of centre line.</li> <li>- Entlang der Pistenränder 7,5 M breite Schultern (Bitumen). Along runway edges shoulders, width 7,5 M (bitumen).</li> <li>- Längsneigung der Pisten, Stopp- und Freiflächen (siehe Flugplatzhinderniskarte) Longitudinal profiles of runways, stopways and clearways (see aerodrome obstacle chart)</li> </ul>					



**LOWW AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN**  
**LOWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

PISTENBEZEICHNUNG ----- RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN ----- REMARKS
1	2	3	4	5	6
11	3500	3560	3500	3500	
29	3500	3560	3500	3500	
16	3600	3660	3600	3600	
34	3600	3660	3600	3600	

**LOWW AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG**  
**LOWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

R W Y 11	
2	<p>ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG ----- TYPE, LENGTH AND INTENSITY OF APP LIGHTING SYSTEM</p> <p>Präzisionsanflugbefeuerung mit Blitzfeuern (ICAO-Standard, Kategorie I), in 5 Stufen regelbar. ----- Precision approach lighting system with flashing lights (ICAO Standard, Category I), adjustable in 5 stages.</p>
3	<p>BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUSSEN-BALKEN ----- RWY THR LIGHTS, COLOUR AND WING BARS</p> <p>grün ----- green</p>
4	<p>ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS ----- TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM</p> <p>PAPI: Gleitwinkel 3,1°; MEHT: 54,23 FT; 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. ----- PAPI: glide angle 3,1°; MEHT: 54,23 FT; adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel height of aircraft in approach configuration with more than 8 M check wheel clearance.</p>
5	<p>ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG ----- TYPE AND LENGTH OF RWY TOUCHDOWN ZONE LIGHTS</p> <p>- ----- -</p>
6	<p>LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG ----- LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY CL LIGHTS</p> <p>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. ----- white to 900 M before runway end; white/red from 900 M to 300 M before runway end; red on the last 300 M of runway. Distance between lights 15 M.</p>
7	<p>LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEERUNG ----- LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY EDGE LIGHTS</p> <p>3500 M / 60 M / weiß (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer). ----- 3500 M / 60 M / white (and white omni-directional low intensity top lights).</p>
8	<p>FARBE DER PISTENENDBEFUEERUNG UND AUSSENBALEN ----- COLOUR OF RWY END LIGHTS AND WING BARS</p> <p>rot ----- red</p>
9	<p>LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG ----- LENGTH AND COLOUR OF STOPWAY LIGHTS</p> <p>- ----- -</p>
10	<p>ANMERKUNGEN ----- REMARKS</p> <p>Pistenbefeuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer, in 5 Stufen regelbar ----- Runway lighting: directional high intensity lights, adjustable in 5 stages</p>

R W Y 16		
2	<b>ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG</b> ----- <b>TYPE, LENGTH AND INTENSITY OF APP LIGHTING SYSTEM</b>	Präzisionsanflugbefehung mit Blitzfeuern (ICAO-Standard, Kategorie II/III) in 5 Stufen regelbar. ----- Precision approach lighting system with flashing lights (ICAO-standard, category II/III) adjustable in 5 stages.
3	<b>BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUSSEN-BALKEN</b> ----- <b>RWY THR LIGHTS, COLOUR AND WING BARS</b>	grün ----- green
4	<b>ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS</b> ----- <b>TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM</b>	PAPI: Gleitwinkel 3°; MEHT: 50,02 FT; 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. ----- PAPI: glide angle 3°; MEHT: 50,02 FT; adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel height of aircraft in approach configuration with more than 8 M check wheel clearance.
5	<b>ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG</b> ----- <b>TYPE AND LENGTH OF RWY TOUCHDOWN ZONE LIGHTS</b>	weiße Unterflurfleuer ----- white surface lights
6	<b>LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG</b> ----- <b>LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY CL LIGHTS</b>	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. ----- white to 900 M before runway end; white/red from 900 M to 300 M before runway end; red on the last 300 M of runway. Distance between lights 15 M.
7	<b>LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEERUNG</b> ----- <b>LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY EDGE LIGHTS</b>	3600 M / 60 M / weiß ----- 3600 M / 60 M / white
8	<b>FARBE DER PISTENENDBEFUEERUNG UND AUSSENBALKEN</b> ----- <b>COLOUR OF RWY END LIGHTS AND WING BARS</b>	rot ----- red
9	<b>LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHEN-BEFUEERUNG</b> ----- <b>LENGTH AND COLOUR OF STOPWAY LIGHTS</b>	- ----- -
10	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>	Pistenbefehung: gerichtete Hochleistungsfeuer, in 5 Stufen regelbar. bei CAT I Flugbetrieb sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900 M zugeschaltet; die Blitzfeuer und die Außenbalkenfeuer werden auf Verlangen des Piloten sofort abgeschaltet; bei CAT II/III Flugbetrieb sind die inneren 300 M der Blitzfeuer und die Außenbalken abgeschaltet. ----- Runway lighting: directional high intensity lights, adjustable in 5 stages. during CAT I operations sequenced strobe lights are provided and operated in full length of 900 M; the sequenced strobe lights and the threshold identification lights will be switched-OFF immediately on pilots request; during CAT II/III operations the inner 300 M of the sequenced strobe lights and the threshold identification lights are switched-OFF.

R W Y 29		
2	ART, LÄNGE UND STARKE DER ANFLUGBEFEUERUNG ----- TYPE, LENGTH AND INTENSITY OF APP LIGHTING SYSTEM	Präzisionsanflugbefeuerung mit Blitzfeuern (ICAO-Standard, Kategorie II/III) in 5 Stufen regelbar. ----- Precision approach lighting system with flashing lights (ICAO-standard, category II/III) adjustable in 5 stages.
3	BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUSSEN-BALKEN ----- RWY THR LIGHTS, COLOUR AND WING BARS	grün ----- green
4	ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS ----- TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	PAPI: Gleitwinkel 3°; MEHT: 52,90 FT; 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. ----- PAPI: glide angle 3°; MEHT: 52,90 FT; adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel height of aircraft in approach configuration with more than 8 M check wheel clearance.
5	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG ----- TYPE AND LENGTH OF RWY TOUCHDOWN ZONE LIGHTS	weiße Unterflurfeuer ----- white surface lights
6	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STARKE DER PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG ----- LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY CL LIGHTS	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. ----- white to 900 M before runway end; white/red from 900 M to 300 M before runway end; red on the last 300 M of runway. Distance between lights 15 M.
7	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STARKE DER PISTENRANDBEFEUERUNG ----- LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY EDGE LIGHTS	3500 M / 60 M / weiß (und weiße ungerichtete Niederleistungs-Spitzenfeuer) ----- 3500 M / 60 M / white (and white omni-directional low intensity top lights)
8	FARBE DER PISTENENDBEFUEERUNG UND AUSSENBALKEN ----- COLOUR OF RWY END LIGHTS AND WING BARS	rot ----- red
9	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHEN-BEFUEERUNG ----- LENGTH AND COLOUR OF STOPWAY LIGHTS	- ----- -
10	ANMERKUNGEN ----- REMARKS	Pistenbefeuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer, in 5 Stufen regelbar. bei CAT I Flugbetrieb sind die Blitzfeuer in voller Länge von 900 M zugeschaltet; die Blitzfeuer und die Außenbalkenfeuer werden auf Verlangen des Piloten sofort abgeschaltet. bei CAT II/III Flugbetrieb sind die inneren 300 M der Blitzfeuer und die Außenbalken abgeschaltet. ----- Runway lighting: directional high intensity lights, adjustable in 5 stages. during CAT I operations sequenced strobe lights are provided and operated in full length of 900 M; the sequenced strobe lights and the threshold identification lights will be switched-OFF immediately on pilots request; during CAT II/III operations the inner 300 M of the sequenced strobe lights and the threshold identification lights are switched-OFF.

R W Y 34		
2	ART, LÄNGE UND STARKE DER ANFLUGBEFEUERUNG ----- TYPE, LENGTH AND INTENSITY OF APP LIGHTING SYSTEM	Präzisionsanflugbefeuerung mit Blitzfeuern (ICAO-Standard, Kategorie I) in 5 Stufen regelbar. ----- Precision approach lighting system with flashing lights (ICAO-standard, category I) adjustable in 5 stages.
3	BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUSSEN-BALKEN ----- RWY THR LIGHTS, COLOUR AND WING BARS	grün ----- green
4	ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS ----- TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	PAPI: Gleitwinkel 3°; MEHT: 50,39 FT; 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. ----- PAPI: glide angle 3°; MEHT: 50,39 FT; adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel height of aircraft in approach configuration with more than 8 M check wheel clearance.
5	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG ----- TYPE AND LENGTH OF RWY TOUCHDOWN ZONE LIGHTS	- ----- -
6	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STARKE DER PISTENMITTELLINIENBEFEUERUNG ----- LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY CL LIGHTS	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. ----- white to 900 M before runway end; white/red from 900 M to 300 M before runway end; red on the last 300 M of runway. Distance between lights 15 M.
7	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STARKE DER PISTENRANDBEFEUERUNG ----- LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY EDGE LIGHTS	3600 M / 60 M / weiß ----- 3600 M / 60 M / white
8	FARBE DER PISTENENDBEFUEERUNG UND AUSSENBALKEN ----- COLOUR OF RWY END LIGHTS AND WING BARS	rot ----- red
9	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHEN-BEFUEERUNG ----- LENGTH AND COLOUR OF STOPWAY LIGHTS	- ----- -
10	ANMERKUNGEN ----- REMARKS	Pistenbefeuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer, in 5 Stufen regelbar. ----- Runway lighting: directional high intensity lights, adjustable in 5 stages.

**LOWW AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOTSTROMVERSORGUNG**  
**LOWW AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	<b>ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT</b> ----- <b>ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION</b>	NIL ----- NIL
2	<b>LDI STANDORT UND BEFEUERUNG ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG</b> ----- <b>LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LIGHT</b>	LDI: NIL Anemometer: Siehe Flugplatzkarte ----- LDI: NIL Anemometer: See aerodrome chart
3	<b>ROLLWEGRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG</b> ----- <b>TAXIWAY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTS</b>	Rollwegrand: blau (Niederleistungsfeuer) vorhanden, zwischen Rollhalt und Piste Rollwegmittellinie: grün (Hochleistungsfeuer) alle Rollwege, EX 1 - EX 15, EX 21 - EX 24, EX 31 - EX 36; A1 - A12, B1 - B12 grün bis Rollhalt grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie Rollhalt: rot (Hochleistungsfeuer) und zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln Zwischenhalteposition: gelb (Hochleistungsfeuer), gerichtete Unterflurfeuer, nicht regelbar. ----- Taxiway edge: blue (low intensity lights) available, between holding points and runway. Taxiway centre line: green (high intensity lights) all taxiways, EX 1 - EX15, EX 21 - EX 24, EX 31 - EX 36; A1 - A12, B1 - B12 green to holding point green/yellow from holding point to runway centre line Holding point: red (high intensity lights) additionally lighted boards Intermediate holding position: yellow (high intensity lights), directional surface lights, not adjustable.
4	<b>NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN</b> ----- <b>SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME</b>	Notstromversorgung gemäß ICAO Annex 14. Maximale Umschaltzeit unter 15 Sekunden. Der Ausfall einer Notstromversorgungsanlage für die optischen Anflughilfen bewirkt die Rückstufung der ILS Anlage auf CAT I. ----- Secondary power supply according ICAO Annex 14. Maximum switch over time 15 seconds. Any failure of the secondary power supply equipment is effecting a downgrading to CAT I ILS operation.
5	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>	Abstellfläche: blaue Randfeuer (Niederleistungsfeuer) und Scheinwerfer ----- Apron: blue edge lights (low intensity lights) and floodlights

**LOWW AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE**  
**LOWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

NIL

**LOWW AD 2.17 ATS LUFTRAUM**  
**LOWW AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	<b>BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG</b> ----- <b>DESIGNATION AND LATERAL LIMITS</b>	CTR WIEN: N47 56 58.4139 E016 30 31.4579 - im Uhrzeigersinn entlang eines Kreisbogens/clockwise along arc 18.5 KM (10 NM) um den Flugplatzbezugspunkt des Flughafens/around the aerodrome reference point of the airport Wien-Schwechat (N48 06 37.0000 E016 34 11.0000) bis/to N47 59 34.1241 E016 44 46.0925 - entlang des Radials/along radial R-145 FMD bis/to N47 58 27.5203 E016 45 55.1024 - N47 51 33.6235 E016 33 42.7598 - N47 55 01.5704 E016 31 40.3618 - N47 56 58.4139 E016 30 31.4579
2	<b>HÖHENBEGRENZUNG</b> ----- <b>VERTICAL LIMITS</b>	GND - 2500 FT MSL
3	<b>LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG</b> ----- <b>AIRSPACE CLASSIFICATION</b>	D
4	<b>RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N)</b> ----- <b>ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)</b>	WIEN TURM - Englisch, Deutsch ----- WIEN TOWER - English, German
5	<b>ÜBERGANGSHÖHE</b> ----- <b>TRANSITION ALTITUDE</b>	1500 M (5000 FT) MSL
6	<b>BETRIEBSZEITEN</b> ----- <b>HOURS OF APPLICABILITY</b>	H24
7	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>	- ----- -

**LOWW AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN**  
**LOWW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Dienstbezeichnung SERVICE DESIGNATION	Rufzeichen CALL SIGN	Frequenz FREQUENCY	Dienststunden HOURS OF OPERATION	Anmerkungen REMARKS
1	2	3	4	5
APP	WIEN RADAR	128.200 MHz 118.775 MHz 124.550 MHz 129.050 MHz 125.175 MHz	H24	FL 245 und darunter/ FL 245 and below
	WIEN DIRECTOR	119.800 MHz 134.125 MHz	H24	
TWR	WIEN TURM/TOWER	119.400 MHz 123.800 MHz 121.200 MHz	H24	Hauptfrequenz/ primary frequency  Nebenfrequenz/ secondary frequency
GND	WIEN ROLLKONTROLLE/GROUND	121.600 MHz 121.775 MHz	0600 – 2100 (0500 – 2000)	
DEL	WIEN DELIVERY	122.125 MHz	H24	→ Streckenfreigabe für Abflüge. ----- → Routing clearance for departing flights.
TFI (Terminal flight information)	WIEN INFORMATION/INFORMATION	118.525 MHz	0800 – ECET (0700 – ECET) aber nicht länger als 2100 Lokalzeit ----- 0800 – ECET (0700 – ECET) but not longer than 2100 local time	Von der Anflugkontrolle aus- geübter Dienst für VFR-Flüge in FL 245 und darunter inner- halb des Verantwortungsbereiches von APP Wien ----- Service for VFR flights at FL 245 and below provided by Approach Control within the area of responsibility of APP Wien
ATIS	WIEN SCHWECHAT DEPARTURE INFORMATION	121.725 MHz	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6332 / Actual ATIS also available via phone: +43 (0)5 1703 / 6332
	WIEN SCHWECHAT ARRIVAL INFORMATION	122.950 MHz	H24	Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6331 / Actual ATIS also available via phone: +43 (0)5 1703 / 6331
ENTEISUNGS- KOORDINATOR ----- DE-ICING COORDINATOR				Verfügbarkeit mit NOTAM verlautbart. ----- Availability announced by NOTAM.
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE ----- EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500 MHz	H24	

**LOWW AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDEHILFEN**  
**LOWW AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS**

ART DER HILFE (VAR) TYPE OF AID (VAR)	KENNUNG IDENT	FREQUENZ FREQUENCY	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	ELEV (ADRIA) DME ANTENNA	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
NDB (4°E / JAN 2013)	BRK	408 KHZ	H24	N48 03 46.52 E016 43 00.29		292° MAG, 6.3NM zu/to THR RWY 29; Reichweite/range 25NM.
DVOR/DME (4°E / JAN 2013)	FMD	110.40 MHZ (CH41X)	H24	N48 06 18.41 E016 37 45.35	639FT/194.8M	Bereich/coverage 60NM/FL500.
DVOR/DME (4°E / JAN 2013)	SNU	115.50 MHZ (CH102X)	H24	N47 52 29.55 E016 17 18.37	891FT/271.4M	Bereich/coverage 60NM/FL500 jedoch/but 40NM nach/to N.
NDB (4°E / JAN 2013)	STE	293 KHZ	H24	N48 12 38.22 E016 14 49.69		111° MAG, 12.6NM zu/to THR RWY 11; Reichweite/range 25NM.
DVOR/DME (4°E / JAN 2013)	STO	113.00 MHZ (CH77X)	H24	DME: N48 25 01.51 E016 01 07.53  DVOR: N48 25 01.69 E016 01 06.94	750FT/228.7M	Bereich/coverage 60NM/FL500.
DVOR/DME (4°E / JAN 2013)	WGM	112.20 MHZ (CH59X)	H24	DME: N48 19 26.10 E016 29 26.91  DVOR: N48 19 25.88 E016 29 27.43	574FT/174.9M	Bereich/coverage 60NM/FL250.
LOC 11 (4°E / JAN 2013)	OEW	110.30 MHZ	H24	N48 06 16.26 E016 35 22.28		Facility performance CAT III/E/3; LOC course 112° MAG.
DME 11	OEW	CH40X	H24	N48 07 13.36 E016 32 09.60	593FT/180.7M	
GP 11		335.00 MHZ	H24	N48 07 13.57 E016 32 09.44		GP 3.1°; ILS RDH 54FT/16.4M.
LOC 16 (4°E / JAN 2013)	OEZ	108.50 MHZ	H24	N48 05 07.50 E016 35 33.72		Facility performance CAT III/E/4; LOC course 161° MAG.
DME 16	OEZ	CH22X	H24	N48 07 03.15 E016 34 52.99	610FT/185.9M	
GP 16		329.90 MHZ	H24	N48 07 03.08 E016 34 52.62		GP 3°; ILS RDH 50FT/15.1M.
LOC 29 (4°E / JAN 2013)	OEX	109.55 MHZ	H24	N48 07 29.19 E016 31 38.38		Facility performance CAT III/E/4; LOC course 292° MAG. Horizontal inner coverage at 17 NM in the south reduced to 22°. All IFR procedures are within the reduced coverage.
DME 29	OEX	CH32Y	H24	N48 06 31.89 E016 34 17.54	624FT/190.1M	
GP 29		332.45 MHZ	H24	N48 06 32.20 E016 34 17.80		GP 3°; ILS RDH 52FT/15.89M.

ART DER HILFE (VAR) TYPE OF AID (VAR)	KENNUNG IDENT	FREQUENZ FREQUENCY	DIENSTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	KOORDINATEN COORDINATES	ELEV (ADRIA) DME ANTENNA	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5	6	7
LOC 34 (4°E / JAN 2013)	OEN	108.10 MHZ	H24	N48 07 23.03 E016 34 36.40		Facility performance CAT III/E/3; LOC course 341° MAG.
DME 34	OEN	CH18X	H24	N48 05 28.95 E016 35 32.84	604FT/184.2M	
GP 34		334.70 MHZ	H24	N48 05 28.85 E016 35 32.48		GP 3°; ILS RDH 50FT/15.2M.
VDF	WIEN TURM/TOWER	119.400 MHZ 123.800 MHZ 121.200 MHZ	H24	N48 06 25.13 E016 35 24.72		
	WIEN GROUND	121.600 MHZ 121.775 MHZ				
	WIEN RADAR	128.200 MHZ 118.775 MHZ 124.550 MHZ 129.050 MHZ 132.475 MHZ				
	WIEN DIRECTOR	119.800 MHZ 134.125 MHZ 121.500 MHZ				
ASR/MSSR			H24	N48 06 15.73 E16 33 39.51		ASR 60NM/25000FT; S-Band 10CM; MSSR 140NM/46000FT; SSR modes A und C, 4096 Dekodiermöglichkeiten; SSR modes A and C, 4096 decoding capabilities.
RSR/MSSR			H24	N48 34 40.33 E016 23 43.26		RSR/MSSR Ost/East: 140NM/46000FT; SSR Modes A und C, 4096 Dekodiermöglichkeiten; SSR modes A und C, 4096 decoding capabilities.
SMR			H24			

**LOWW AD 2.20 LOKALE FLUGPLATZREGELUNGEN**  
**LOWW AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**

**1. Örtliche Flugbeschränkungen**

- a) Segelflug-, Para- und Hängegleiterbetrieb nicht zugelassen;
- b) Verfahren für Sichtflüge in der CTR Wien und in den SRA I - X der TMA Wien (siehe AD 2.22)
- c) GAC WEST Abstellfläche nur benützbar für Flugzeuge mit Flügelspannweite bis 36 M. GAC OST Abstellfläche nur benützbar für Flugzeuge mit Flügelspannweite bis 24 M.
- d) Ankommende IFR Flüge haben sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard arrival route (siehe AD 2.24-5-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. RNAV Transitions oder Radarkursführung wird seitens ATC pistenabhängig freigegeben.
- e) Normalerweise wird innerhalb der TMA Wien Radardienst für an- und abfliegende IFR-Flüge geboten. Mindestflughöhen bei Radarführung innerhalb der TMA Wien siehe Karte im Teil AD 2.24.
- f) Die Instrumenten Anflug- und Abflugverfahren für den Flughafen Wien sind im Teil AD 2.24 enthalten.
- g) Zur Piste 16 und 29 sind ILS Cat II und Cat III B Anflüge zulässig.

**2. SRE Anflugverfahren**

- a) Endanflüge mit Rundsicht radar (SRE Approaches) werden nur durchgeführt, wenn keine andere Anflughilfe zur Verfügung steht.
- b) Während der Radarführung zum Endanflugkurs der nachstehenden Verfahren werden als Mindestflughöhen für das Anfangs- und Zwischenanflugsegment die Mindestflughöhen gemäß AD 2.24-8 angewandt.
- c) SRE Anflugverfahren zur Piste 11, 16, 29 und 34.

SRE approach to RWY 11

Final approach track 113°  
Descent Gradient 5 % or 320 FT/NM  
OCA 1110 FT MSL  
MAPt 2 NM from the RWY  
Missed approach procedure:  
Climb straight ahead to BRK, climb to 5000 FT MSL and hold;

SRE approach to RWY 29

Final approach track 293°  
Descent Gradient 5 % or 320 FT/NM  
OCA 1160 FT MSL  
MAPt 2 NM from the RWY  
Missed approach procedure:  
Climb straight ahead, at D-4 FMD left turn to SNU, climb to 5000 FT MSL and hold;

**1. Local Flying Restrictions**

- a) Glider flying, para- and hanggliding not permitted;
- b) procedure for VFR flights within CTR Wien and within SRA I - X of TMA Wien (see AD 2.22);
- c) GAC WEST apron to be used only for aeroplanes having a wing span up to 36 M. GAC EAST apron to be used only for aeroplanes having a wing span up to 24 M.
- d) Arriving IFR flights shall, unless instructed otherwise, follow their flight planned route including standard arrival route (see AD 2.24-5-1) and enter the published holding procedure thereafter. RNAV Transitions or radar vectoring service, depending on the runway in use, will be provided by ATC.
- e) Normally radar service is provided for arriving and departing IFR flights within the TMA Wien. Minimum altitudes when using SRE/SSR within the TMA Wien see part AD 2.24.
- f) Instrument approach and departure procedures are included in part AD 2.24.
- g) To RWY 16 and 29 Cat II and Cat III B ILS operations are permitted.

**2. SRE approach procedures**

- a) SRE approaches will be carried out only when no other approach facility is available.
- b) When aircraft are vectored to the final approach track as indicated below, the minimum flight altitudes according to AD 2.24-8 for the initial and the intermediate approach segment are applied.
- c) SRE approach to RWY 11, 16, 29 and 34.

SRE approach to RWY 16

Final approach track 161°  
Descent Gradient 5 % or 320 FT/NM  
OCA 980 FT MSL  
MAPt 2 NM from the RWY  
Missed approach procedure:  
Climb straight ahead (161°), when passing 2000 FT MSL turn right to VOR/DME Sollenau, continue climb to 5000 FT MSL and hold;

SRE approach to RWY 34

Final approach track 341°  
Descent Gradient 5 % or 320 FT/NM  
OCA 1160 FT MSL  
MAPt 2 NM from the RWY  
Missed approach procedure:  
Climb straight ahead (341°) to VOR/DME Wagram to 5000 FT MSL and hold.



### 3. Verfahren bei Funkausfall

#### 3.1 Flüge, die 'RNAV Transitions' fliegen können, haben wie folgt zu verfahren:

- squawk 7600
- wenn die Betriebspiste bekannt ist:
  - Fortsetzung des Fluges entlang der 'RNAV Transition' (mit Suffix K, L, M oder N) bis zum Beginn des IAP der Betriebspiste
  - Sinkflug entlang der 'RNAV Transition' aus der zuletzt zugewiesenen Flughöhe auf die jeweilige Mindestflughöhe der RNAV Streckenabschnitte, (lt. 'RNAV Transition' Karte)
  - Führen Sie das IAP zur Betriebspiste aus und landen Sie auf der Betriebspiste
- wenn die Betriebspiste nicht bekannt ist, wählen Sie in Abhängigkeit des aktuellen Wetterberichts oder der Vorhersage aus folgenden Verfahren:
  - 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
  - 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:

- squawk 7600
- 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
- Bei West-, Nordwest-, Nord- und Nordostwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):
  - Fliegen Sie in der zuletzt freigegebenen Flughöhe nach BRK und in die Warterunde BRK ein
  - Sinken Sie auf 3000 FT MSL (QNH in Abhängigkeit des FCST oder METAR)
  - Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 29

### 3. Radio Communication Failure Procedure

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

- squawk 7600
- if RWY in use is known:
  - proceed in accordance with the lateral and vertical description of the RNAV transition (with Suffix K, L, M or N) to the final approach of the runway in use.
  - while performing the RNAV transition, descend from the last cleared level to the minimum descent altitudes in accordance with the vertical description of the RNAV transition (see RNAV transition map)
  - perform IAP and land on the runway in use
- if the runway in use is NOT known choose the following procedures according WX forecast or actual WX report:
  - 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
  - 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:

- squawk 7600
- 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
- in case of winds from west, northwest, north and northeast (according METAR or FCST):
  - proceed at the last cleared level to BRK and enter the holding
  - descend to 3000 FT MSL (QNH according FCST or METAR)
  - perform IAP and land on RWY 29

### 3.3 Funkausfall während des Standard-Durchstartverfahrens:

- Squawk 7600
- 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
- Bei West-, Nordwest-, Nord- und Nordostwind (lt. Wetterbericht oder Vorhersage):
  - Nach Beendigung des Verfahrens fliegen Sie nach BRK und in die Warterunde ein
  - Sinken Sie auf 3000 FT MSL
  - Führen Sie ein IAP aus und landen Sie auf Piste 29

### 4. GND Surveillance Wien-Schwechat (SMR & MDS)

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

4.2 Diese GND Surveillanceanlage dient der Unterstützung, Planung und Überwachung des Verkehrs.

SMR & Multilateration unterstützen ATC 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 „Pushback“ – Verfahren, oder falls kein „Pushback“ Verfahren notwendig ist, **spätestens** mit dem Rollansuchen den korrekten Code einstellen und den Mode S Transponder aktivieren.

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

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

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

#### 4.4 VIS 1, 2, 3

4.4.1 Bei Sichtwerten VIS 1 und VIS 2 (Definition der Visibilities siehe ICAO Doc 9830 Appendix A Pkt.2) ist der Pilot für die Abstandhaltung und Wingtipclearance zu anderem Verkehr verantwortlich.

ATC ist für die Rollstrecke verantwortlich und legt die Sequenz an Kreuzungen und Rollhalten fest.

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

- squawk 7600
- 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 an IAP and land on RWY 16
- in case of winds from west, northwest, north and northeast (according METAR or FCST):
  - after completion of the procedure fly to BRK and enter the holding
  - descend to 3000 FT MSL
  - perform an IAP and land on RWY 29

### 4. GND Surveillance Wien-Schwechat (SMR & MDS)

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

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

SMR & Multilateration support ATC at following tasks:

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

#### 4.3 Transponder Operating Procedure

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

4.3.2 Departing aircraft shall select the assigned code (squawk) and activate the mode S transponder at pushback request or when there is no pushback necessary at taxi request **latest**.

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 VIS 1, 2, 3

4.4.1 During visibility conditions VIS 1 and VIS 2 (VIS Specifications according ICAO Doc 9830 Appendix A 2.) the pilot is responsible for spacing and wingtip clearance to other traffic.

ATC is responsible for the taxi routing and determines the sequence at intersections and at holding points.

4.4.2 Unter VIS 3 Sichtbedingungen (Sicht weniger als 400 m) stellt ATC sicher, dass freigegebene Bereiche nicht von anderen Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen blockiert sind.

Das „low visibility procedure on ground“ wird aktiviert und via ATIS ausgesendet. Um die Kapazität zu erhöhen und wenn es die Sichtbedingungen erlauben, kann ATC dem verantwortlichen Piloten auftragen die Abstandhaltung zu anderen Luftfahrzeugen und Bodenfahrzeugen sicherzustellen. Sollte der verantwortliche Pilot die Abstandhaltung seinerseits nicht mehr sicherstellen können, ist ATC unverzüglich zu informieren.

#### 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 Mittellinienbefeuerng 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 ATC nicht anders verlautbart (z.B. über ATIS), von 0600 - 2300 lcl gültig.

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

#### 5.2 Anflüge

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

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

- Grundsätzlich muss die Piste über Schnellabrollwege verlassen werden

4.4.2 During visibility condition VIS 3 (visibility less than 400 m) ATC ensures that cleared areas are not occupied by other aircraft and vehicles.

The low visibility procedure on ground will be activated and broadcasted via ATIS. If visual conditions allow, ATC may ask the pilot in command to maintain own separation to other aircraft or vehicles to increase capacity. If unable to comply inform ATC immediately.

#### 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 Tower.

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 lcl 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

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

To reduce the Runway Occupancy Time pilots should make use of the following procedure:

- As a rule runways shall be vacated via rapid exit taxiways

- Grundsätzlich soll ein Schnellabrollweg gewählt werden, welcher mit hoher Wahrscheinlichkeit auch erreicht wird, anstatt einen früheren Schnellabrollweg zu verpassen und anschließend langsam zum Nächsten zu rollen. So weit durchführbar soll die Landepiste immer über den für Ihren Luftfahrzeugtyp passenden Schnellabrollweg verlassen werden (siehe untenstehende Tabelle):

- Good operating practice is to aim for an exit that can be made, rather than aiming for an earlier one, just to miss it and roll slowly to the next. As far as practicable, the runway should always be vacated via the most appropriate rapid exit taxiway for your aircraft type (see table below):

	Betriebspiste/RWY 1 1	Betriebspiste/RWY 1 6	Betriebspiste/RWY 2 9	Betriebspiste/RWY 3 4
<b>Luftfahrzeugkategorie/ Aircraft category</b>	Rollhalt / TWY Designator	Rollhalt / TWY Designator	Rollhalt / TWY Designator	Rollhalt / TWY Designator
	Distanz/Distance	Distanz/Distance	Distanz/Distance	Distanz/Distance
<b>HEAVY</b>	<b>A4</b> 2390M	<b>B10</b> 2095M	<b>A9</b> 2200M	<b>B5 (B4)</b> 1940M (2335M)
	<b>A6 (A8)</b> 1860M (1170M)	<b>B8 (B6)</b> 1700M (1215M)	<b>A7</b> 1670M	<b>B7 (B5)</b> 1630M (1940M)
<b>MEDIUM (JET)</b>	<b>A8</b> 1170M	<b>B6</b> 1215M	<b>A7</b> 1670M	<b>B7</b> 1630M
	<b>A8</b> 1170M	<b>B6</b> 1215M	<b>A7</b> 1670M	<b>B7</b> 1630M
<b>MEDIUM (Turboprops)</b>	<b>A8</b> 1170M	<b>B3</b> 925M	<b>A5</b> 940M	<b>B9</b> 1200M
	<b>A8</b> 1170M	<b>B3</b> 925M	<b>A5</b> 940M	<b>B9</b> 1200M

Um zu vermeiden, dass nach der Landung auf Piste 34 oder 16 auf dem Schnellabrollweg gehalten wird, ist nach dem Verlassen der Piste vorerst Rollweg „D“ Richtung Norden zu verwenden und weiters laut der ATC Freigabe zu verfahren. Auf jeden Fall, abhängig von der Situation, kann eine neue ATC Freigabe über Rollweg „E“ möglich sein.

To avoid stopping on rapid exit taxiway after landing and vacating runway 34 or runway 16, join initially taxiway "D" in direction north and continue further according ATC clearance. However, and depending on situation, reclearance via taxiway "E" by ATC could be possible.

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

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

### 5.3 Abflüge

### 5.3 Departures

ATC 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.

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

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

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

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

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

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

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

Die veröffentlichten Vorschriften zur Wirbelschleppen-Abstandhaltung werden von ATC angewendet. Wird mehr als das vorgeschriebene Minimum verlangt, soll ATC darüber in Kenntnis gesetzt werden **bevor** das Luftfahrzeug in die Piste rollt.

Wake vortex separation is applied by ATC in accordance with the published requirements. If more separation than the prescribed minima is requested, pilots shall notify ATC **before** entering the runway.

Folgende Startlaufstrecken sind vorzubereiten:

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

	<b>Betriebspiste/RWY 1 1</b>	<b>Betriebspiste/RWY 1 6</b>	<b>Betriebspiste/RWY 2 9</b>	<b>Betriebspiste/RWY 3 4</b>
<b>Luftfahrzeugkategorie/ Aircraft category</b>	Rollhalt / TWY Designator	Rollhalt / TWY Designator	Rollhalt / TWY Designator	Rollhalt / TWY Designator
	TORA	TORA	TORA	TORA
<b>MEDIUM LIGHT</b>	<b>A10</b>	<b>B4</b>	<b>A3(west)</b>	<b>B10</b>
	2905M	2335M	3031M	2095M

Um die Pistenkapazität zu vergrößern und um gegebenenfalls Startfenstern (Slots) zu entsprechen, kann ATC 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 ATC rechtzeitig zu informieren.

**6. Pistenverteilungsplan**

Die Betriebspiste wird für An- und Abflüge von der Flugsicherung laut Pistenverteilungsplan zugeteilt. Piloten, welche eine maximale Querwindkomponente des durchschnittlichen Windes von 25 Knoten und des Spitzenwertes von 30 Knoten auf trockener Piste (kein Belag) bzw. eine maximale Querwindkomponente des durchschnittlichen Windes von 20 Knoten und des Spitzenwertes von 25 Knoten auf nasser Piste unter folgenden Bedingungen nicht akzeptieren können

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

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

**7. "Contingency procedure" für Piste 29**

Beim Erstellen einer "contingency procedure" für Piste 29 sollen Flugzeugbetreiber Rechtskurven nach dem Abflug aufgrund der Raffinerie nordwestlich der Piste 29 vermeiden (2 NM entfernt vom "departure end of runway" der Piste 29).

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**

ATC will assign the runway in use for departing and arriving aircraft according preferential runway system. Pilots that can not accept a cross wind component of maximum 25 KT (mean wind) or 30 KT (gusts) on a dry runway (no contamination) or a cross wind component of maximum 20 KT (mean wind) or 25 KT (gusts) on a wet runway at the following conditions

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

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

**7. Contingency procedure for RWY 29**

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

## 8. Rollgassen 39, 40 und 41

### 8.1. Allgemeines

8.1.1. Die Rollgassen 39 und 41 dürfen von Luftfahrzeugen "ICAO-Code letter-C" (MAX Spannweite 35,99 M) oder kleiner verwendet werden.

8.1.2. Die Markierung der Rollgasse 39 erfolgt durch eine BLAUE Mittellinie sowie eine GRÜN und BLAU alternierende Mittellinienbefeuerng.

8.1.3. Die Markierung der Rollgasse 41 erfolgt durch eine ORANGE Mittellinie sowie eine GRÜN und ORANGE alternierende Mittellinienbefeuerng.

#### 8.1.4. ATC Phraseologie:

- "BLUE LINE" für Rollgasse 39 und
- "ORANGE LINE" für Rollgasse 41.

8.1.5. Die Rollgasse 40 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, H45 und H50 erfolgt die Aufstellung der Luftfahrzeuge auf der orangen Linie (Rollgasse 41).

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 blauen Linie (Rollgasse 39).

8.2.1.3. Alternative "Push-Backs" im Ermessen von ATC.

#### 8.2.2. ZUROLL-Verfahren

8.2.2.1. Standard-Rollstrecken zu den Parkpositionen H41-H50 für Luftfahrzeuge mit MAX Spannweite 35,99 M leiten Luftfahrzeuge über die orange Linie (Rollgasse 41).

8.2.2.2. Standard-Rollstrecken zu den Parkpositionen F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32, F36, F42, F44, F46, F48 und F50 für Luftfahrzeuge mit MAX Spannweite 35,99 M leiten Luftfahrzeuge über die blaue Linie (Rollgasse 39).

8.2.2.3. Alternative Rollanweisungen im Ermessen von ATC.

8.2.2.4. Für das Rollen von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von mehr als 35,99 M ist die Führung mittels "Follow Me" von der Zwischenhalteposition (W1, W2, W3) zur endgültigen Parkposition über Rollgasse 40 vorgeschrieben.

#### 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 ATC. 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.

## 8. Taxilanes 39, 40 and 41

### 8.1. General

8.1.1. Taxilanes 39 and 41 may be used by "ICAO-Code letter-C" aircraft (MAX wingspan 35,99 M) or smaller.

8.1.2. Taxilane 39 is marked by a BLUE centreline and alternating GREEN and BLUE centreline lighting.

8.1.3. Taxilane 41 is marked by an ORANGE centreline and alternating GREEN and ORANGE centreline lighting.

#### 8.1.4. ATC phraseology:

- "BLUE LINE" for taxilane 39 and
- "ORANGE LINE" for taxilane 41.

8.1.5. Taxilane 40 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, H45 and H50 establish aircraft on orange line (taxilane 41).

8.2.1.2. Push-Backs from parking positions F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32 and F36 establish aircraft on blue line (taxilane 39).

8.2.1.3. Alternate Push-Backs at ATC discretion.

#### 8.2.2. TAXIING TO - Procedure

8.2.2.1. Standard taxi routings to parking positions H41-H50 for aircraft with MAX wing span 35,99 M lead aircraft via orange line (taxilane 41).

8.2.2.2. Standard taxi routings to parking positions F04, F08, F12, F16, F22, F26, F32, F36, F42, F44, F46, F48 and F50 for aircraft with MAX wing span 35,99 M lead aircraft via blue line (taxilane 39).

8.2.2.3. Alternate taxi instructions at ATC discretion.

8.2.2.4. For taxiing of aircraft with wingspan exceeding 35,99 M "Follow Me" guidance from intermediate holding position (W1, W2, W3) to the final parking position via taxilane 40 is mandatory.

#### 8.2.3. TAXIING FROM - Procedure

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

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

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

## 9. "Start-Up"- und "Push-Back" Verfahren

### 9.1. Einholung der Streckenfreigabe

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

### 9.2. Digitale Abflugfreigabe (Digital Departure Clearance/DCL)

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

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

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

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

### 9.3. "Start-Up"- und "Push-Back"

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

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

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

## 10. Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

### 10.1. Einleitung

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

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

Wesentliche Inhalte sind:

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

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

## 9. Start-Up and Push-Back procedures

### 9.1. Routing Clearance request

9.1.1. A routing clearance can be requested earliest **15 minutes** prior the estimated off-block time. This can be done either digital via DCL/Digital Departure Clearance or by voice from WIEN DELIVERY.

### 9.2. Digital Departure Clearance (DCL)

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

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

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

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

### 9.3. Start-Up and Push-Back

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

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

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

## 10. Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

### 10.1. Introduction

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

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

Emphasis is put on:

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

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

## 10.2. CDM Verfahren

### 10.2.1. Flugplanüberprüfung

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

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

### 10.2.2. TOBT-TSAT Verfahren

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

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

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

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

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

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

## 10.2. CDM Procedures

### 10.2.1. Flight Plan Check

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

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

### 10.2.2. TOBT-TSAT Procedure

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

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

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

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

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

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



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

### 10.2.3. TSAT Verbreitung

10.2.3.1. Die TSAT wird über folgende Wege mitgeteilt:

- Über die Fluggesellschaft oder den Handling Agent (über die Information Sharing Platform - ISP),
- Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt entweder über den Handling Agent oder am Schalter für die Allgemeine Luftfahrt im General Aviation Terminal/GAT,
- Als Teil der digitalen ATC-Streckenfreigabe.

### 10.2.4. Start-Up und Push-Back

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

Folgende Regeln kommen zur Anwendung:

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

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

### 10.2.3. TSAT Dialogue

10.2.3.1. The TSAT will be notified

- via the airline or handling agent (via Information Sharing Platform, ISP),
- for general aviation flights either via handling agent or at the general aviation counter at the General Aviation Terminal/GAT,
- as part of the digital ATC clearance.

### 10.2.4. Start-Up and Push-Back

10.2.4.1. Clearances for Start-Up and Push-Back are given in accordance with TSAT. The following rules apply:

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

**LOWW AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG**  
**LOWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

Allgemeines siehe AD 1.1

General see AD 1.1

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

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

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.

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. Lärmminderungsverfahren

2. Procedure to minimize noise

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

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

"LOW DRAG - LOW POWER APPROACH"

LOW DRAG - LOW POWER APPROACH

- a) Jeder Geschwindigkeitsanweisung durch ATC ist sofort und so genau als betrieblich möglich nachzukommen. Kann eine aufgetragene Geschwindigkeit aus Wettergründen oder aus betrieblichen Gründen nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.
- b) Wenn nicht anders angewiesen, ist unter FL 100 eine IAS von 250 KT beizubehalten. Bei einer Reisegeschwindigkeit von weniger als 250 KT, ist diese beizubehalten. Spätestens bei 10 NM von der Schwelle ist gleichmäßig zu reduzieren, sodass eine IAS von 160 KT bei 4 NM Endanflug erreicht wird. Der Anflug soll so lange wie möglich mit "clean configuration" geflogen werden.
- c) 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.
- d) Piloten, die die vorgenannten Geschwindigkeiten nicht einhalten können, haben die zuständige ATC-Stelle zeitgerecht zu informieren.

- a) 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.
- b) If not otherwise advised, IAS 250 KT has to be maintained below FL 100. If the cruising speed is less than 250 KT, cruising speed has to be maintained. Latest 10 NM from threshold speed has to be reduced so as to reach 160 KT at 4 NM Final. The approach shall be conducted in "clean configuration" as long as possible.
- c) 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.
- d) Pilots who are unable to comply with these speed assignments shall inform ATC accordingly.

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

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.

Verfahren für Sichtflüge in der CTR Wien und in den SRA's Wien I - X siehe Teil AD 2.22.

Procedures for VFR flights within the CTR Wien and within SRA's Wien I - X see part AD 2.22.

**LOWW AD 2.22 FLUGVERFAHREN**  
**LOWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**

**1. Radargeführte Anflüge innerhalb der TMA Wien**

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

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

Endanflüge mit Rundsuchtradar (SRE approaches) werden nur durchgeführt, wenn keine anderen Anflughilfen zur Verfügung stehen.

SRE-Übungsanflüge (zur Schulung von Piloten und zum Training der APP-Controller) bedürfen der vorherigen Absprache.

Vor dem Beginn des Endanfluges werden die Informationen gemäß ICAO Doc 4444-ATM, Kapitel 8, Punkt 8.9.6.1.3 und 8.9.7.1.3 an den Piloten übermittelt. Die Radaranweisungen werden spätestens 2 NM vor dem Aufsetzpunkt beendet.

**2. Radarmindeststaffelung 2,5 NM im Endanflug**

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

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

**1. Radar service within TMA Wien**

Within the TMA Wien during the operational hours of these radar approach units (see LOWW AD 2.18) IFR flights will be - if necessary - radar vectored and sequenced to the final approach track of published approach procedure.

When aircraft are vectored within initial and intermediate approach segment the minimum flight altitude applied considers obstacles within 3 NM on either side of the track.

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

A final approach using solely surveillance radar should be carried out only when no other approach facility is available. Practice SRE approaches (for pilots familiarization and radar approach controller proficiency purposes) request either by a pilot or a controller are subject to prior arrangement.

Prior to commencement of final approach the pilot will be informed as prescribed in item 8.9.6.1.3 and 8.9.7.1.3 of chapter 8 of ICAO Doc 4444-ATM. Radar instructions are terminated at least 2 NM before touchdown.

**2. Radar separation minimum 2,5 NM on final approach**

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

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

### 3. Simultanbetrieb

- a) An-/Abflüge Piste 16 oder Piste 34 und gleichzeitige Abflüge Piste 29:

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

- b) Anflüge Piste 11 und An-/Abflüge Piste 16:

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

Um die sichere Durchführung des Simultanbetriebes zu den Pisten 11 und 16 zu gewährleisten, sind 2 alternative Anflugverfahren zur Piste 11 veröffentlicht:

- ILS Y RWY 11,
- NDB RWY 11.

- Nicht zulässig für Luftfahrzeuge der Kategorie HEAVY.
- Freigabe erfolgt durch ATC wenn Piste 11 und Piste 16 für simultane Anflüge betrieben werden.
- Beim Erstkontakt mit TWR ist das freigegebene Anflugverfahren (X oder Y) zu melden.

ILS Y RWY 11 oder NDB RWY 11:

- Im Falle eines Abbruches des Anfluges nach dem Fehlanflugspunkt, ist unverzüglich eine Rechtskurve auf Steuerkurs 250° mit maximal erlaubter Querlage einzuleiten, um ein Überfliegen der Piste 16 zu vermeiden und auf 5000 FT zu steigen.
- In diesem Fall liegt die Einhaltung der Hindernisfreiheit im Verantwortungsbereich des Piloten bis 2000 FT MSL.
- Verfahren bei Funkverbindungsausfall:  
Direkt nach SNU, Steigflug auf 5000 FT.

Dieses Verfahren wird ausschließlich unter folgenden Wetterbedingungen angewendet:

- Hauptwolkenuntergrenze mindestens 2000 FT MSL (1400 FT AAL)

Kann den Anforderungen nicht entsprochen werden, ist ATC zu informieren.

### 3. Simultaneous Operations

- a) Approaches/Departures RWY 16 or RWY 34 and simultaneous departures from runway 29:

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

- b) Approaches to RWY 11 and approaches/departures RWY 16:

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

In order to enable safe operation of simultaneous approaches to RWY 11 and RWY 16, two alternative approach procedures to RWY 11 are available:

- ILS Y RWY 11,
- NDB RWY 11.

- Not authorized for HEAVY type aircraft.
- Clearance on ATC Discretion whenever RWY 11 and RWY 16 are used simultaneously.
- Report cleared APP designator (X or Y) on initial contact with TWR.

ILS Y RWY 11 or NDB RWY 11:

- In case of bailed landing (missed approach after MAPT) pilots shall execute a right turn heading 250° with maximum allowed bank angle as early as practicable to avoid penetration of RWY 16 and climb to 5000 FT.
- In this case terrain clearance has to be assured by the pilot up to 2000 FT MSL.
- In case of COM failure proceed to SNU, climb to 5000 FT.

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

- Minimum Ceiling required 2000 FT MSL (1400 FT AAL)

If unable to comply inform ATC.

#### 4. Verfahren für VFR Flüge in der CTR Wien

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

##### 4.1 Anflüge

- a) Flüge ohne Transponder sind in Ausnahmefällen nach vorheriger Freigabe zulässig.
- b) 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.

- c) Anflüge entlang der Strecke KLOSTERNEUBURG - DONAUTURM - FREUDENAU sind über dem Hauptstrom der Donau durchzuführen.
- d) 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.

##### 4.2 Abflüge

- a) VFR Abflüge müssen die Streckenfreigabe mindestens 10 Minuten vor dem beabsichtigten Abflug auf WIEN DELIVERY Frequenz 122,125 MHz einholen.
- b) Flüge ohne Transponder sind in Ausnahmefällen nach vorheriger Freigabe zulässig.
- c) Sofern die Strecke FREUDENAU-DONAUTURM-KLOSTERNEUBURG freigegeben wird, sind Abflüge entlang des Nebenstromes der Donau durchzuführen.

##### 4.3 Transitflüge

Transitflüge werden nur in Ausnahmefällen entsprechend der Verkehrslage freigegeben.

##### 4.4 NORDO Flüge

- a) NORDO-Anflüge dürfen nur in Ausnahmefällen nach vorheriger Genehmigung durchgeführt werden.  
Vor dem Abflug ist telefonisch eine entsprechende Freigabe einzuholen.
- b) NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

#### 4. Procedures for VFR flights within CTR Wien

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

##### 4.1 Approaches

- a) Flights without transponder are possible in exceptional cases, but prior permission required.
- b) 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.

- c) Approaches via KLOSTERNEUBURG - DONAUTURM - FREUDENAU shall follow the main stream of the Danube river.
- d) 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.

##### 4.2 Departures

- a) VFR departures shall request routing clearance at least 10 minutes prior intended departure from 'WIEN DELIVERY' on FREQ 122,125 MHz.
- b) Flights without transponder are possible in exceptional cases, but prior permission required.
- c) Departures via FREUDENAU-DONAUTURM-KLOSTERNEUBURG shall follow the side arm of the river Danube.

##### 4.3 Transitflights

Transitflights will be cleared only in exceptional cases if traffic situation permits.

##### 4.4 NORDO Flights

- a) NORDO-flights are possible in exceptional cases, but prior permission required. An appropriate clearance has to be obtained via telephone prior departure.
- b) NORDO-transitflights are not permitted.

#### 4.5 Sonstiges

Von Wien Turm wird Radardienst für VFR Flüge ausgeübt.

VFR Flüge, die innerhalb der CTR Wien starten, zwecks Landung in die CTR Wien einfliegen oder die CTR Wien durchfliegen, haben während der Spitzenverkehrszeiten bedingt durch dichten IFR Verkehr mit erheblichen Verspätungen zu rechnen. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge, SAR Flüge und Flüge zu Polizeieinsätzen.

### 5. Verfahren für VFR Flüge in den SRA's Wien

#### 5.1 Transitflüge

Transitflüge sollten normalerweise außerhalb der SRA's geplant werden. Falls es aber doch unter bestimmten Umständen notwendig wird, so ist eine Genehmigung unbedingt vor dem Einflug einzuholen.

#### 5.2 Segelflugggebiet Spitzerberg

- a) Das Segelflugggebiet (absonderter Bereich) erstreckt sich von GND bis 4000 FT MSL, doch liegt nur der Bereich zwischen 2500 FT MSL und 4000 FT MSL in der SRA Wien I.
- b) Einflügen und Durchflügen unterhalb von 2500 FT MSL wird aus Sicherheitsgründen dringend empfohlen, rechtzeitig mit 'SPITZERBERG FLUGPLATZ' Funkverbindung aufzunehmen und Verkehrsinformationen einzuholen.
- c) IFR Flüge werden zum Segelflugggebiet getrennt.

#### 5.3 Militärisch reservierte Bereiche Tulln

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

#### 5.4 Sonstiges

- a) Flüge, die beabsichtigen in eine SRA einzufliegen, müssen ihre Freigabe mindestens 5 Minuten vor dem Einflug bei WIEN INFORMATION auf FREQ 118,525 MHZ einholen. Auf dieser Frequenz werden VFR Flüge in der TMA Wien betreut (TFI Terminal Flight Information).
- b) Allen anderen Flügen wird empfohlen mit WIEN INFORMATION auf FREQ 118,525 MHZ Kontakt aufzunehmen, um Informationen zu erhalten.
- c) Ist beabsichtigt nach dem Verlassen der CTR, in eine SRA einzufliegen, ist TWR zu informieren.

### 6. Verfahren für VFR Flüge in der TMZ Wien

Innerhalb der TMZ Wien sind VFR Flüge nur mit einem funktionierenden Transponder MODE C erlaubt.

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

Ausnahmen sind nur nach Zustimmung über Telefon oder Funk möglich.

Flüge im Segelflugggebiet SPITZERBERG sind von dieser Verpflichtung ausgenommen.

#### 4.5 Miscellaneous

Wien TWR is providing radar service for VFR flights.

VFR flights departing, arriving or crossing CTR Wien have to expect considerable delays during peak hours due to dense IFR traffic. Exempted are ambulance flights, SAR flights and police missions.

### 5. Procedures for VFR flights within SRA's Wien

#### 5.1 Transitflights

Transitflights shall be planned whenever practicable outside of SRA's. If it becomes necessary under certain circumstances a permission has to be obtained prior entering the SRA's.

#### 5.2 Glider Area Spitzerberg

- a) The glider area (segregated area) stretches from GND up to 4000 FT MSL, but only the area between 2500 FT and 4000 FT MSL is within SRA Wien I.
- b) Flights crossing or entering the glider area below 2500 FT MSL are in the interest of safety strongly requested to contact 'SPITZERBERG AÉRODROME' for traffic information.
- c) IFR flights will be segregated from the glider area.

#### 5.3 Military reserved areas Tulln

Flights intending to operate within MTMA, MCTR Tulln have to adhere to the published procedures for these areas. See LOXT AD 2.

#### 5.4 Miscellaneous

- a) Flights intending to enter a SRA shall call at least 5 minutes prior entering WIEN INFORMATION on FREQ 118,525 MHZ. On this frequency terminal flight information (TFI) is provided for VFR flights.
- b) For all other flights it is recommended to contact WIEN INFORMATION on FREQ 118,525 MHZ in order to get information.
- c) If intended to enter a SRA after leaving CTR, keep TWR advised.

### 6. Procedures for VFR Flights within TMZ Wien

Within TMZ Wien VFR flights are only authorized with a functional Transponder MODE C.

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

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

Flights within the glider area SPITZERBERG are exempted from this regulation.

**7. Verfahren bei geringer Sicht**

**Einleitung**

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

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

**7. Low Visibility Procedures**

**Introduction**

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

- a) 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.

<b>INKRAFTTRETEN</b>	über Funk oder ATIS: <b>"LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"</b>
<b>ACTIVATION</b>	via RTF or ATIS: <b>"LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"</b>
<b>ANWENDUNG</b>	RVR für Aufsetzzone (TDZ) weniger als 600 M und / oder Hauptwolkenuntergrenze / Vertikalsicht weniger als 200 FT
<b>APPLICATION</b>	RVR for Touchdownzone (TDZ) less than 600 M and / or ceiling / vertical visibility less than 200 FT
<b>SCHUTZ DER "OFZ" und der "LOC- SENSITIVE AREA"</b>	wird durch ATC sichergestellt (AD 1.1 Punkt 4.4.2.b und 4.6.2.c)
<b>PROTECTION OF OFZ and LOC-SENSITIVE AREA</b>	is ensured by ATC (AD 1.1 item 4.4.2.b and 4.6.2.c)
<b>ANFLUGFREIGABE</b>	ATC erteilt eine Freigabe für einen ILS-Anflug gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
<b>CLEARANCE FOR APPROACH</b>	ATC issues a clearance for ILS approach regardless of category flown.
<b>WETTERINFORMATIONEN</b>	Mit der Anflugfreigabe werden die aktuellen RVR-Werte übermittelt; mit der Landefreigabe werden die aktuellen RVR-Werte nochmals übermittelt.
<b>METEOROLOGICAL INFORMATION</b>	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.
<b>LANDEFREIGABE</b>	wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegender 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.
<b>CLEARANCE TO LAND</b>	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.

<b>MELDUNGEN VON PILOTEN</b> ----- <b>REPORTS BY PILOTS</b>	"RUNWAY VACATED" durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkodierten Rollwegmittelfeuer verlassen hat ("sensitive area vacated"). nach Landungen auf dem Flughafen Wien-Schwechat nur auf Anweisung von ATC ----- "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
<b>AUSSERKRAFTTRETEN</b> ----- <b>DEACTIVATION</b>	Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS Aufsprache. ----- Information via RTF and/or cancelling of relevant ATIS transmission.



### Start bei geringer Sicht

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

### Information über Fehlfunktion und Rückstufung des Anflugverfahrens

a) 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
<b>MESSANLAGE FÜR DIE PISTENSICHT</b> oder Ausfall der Anzeigen / Meß- strecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil	CAT I
<b>NOTSTROMANLAGE</b> für das Flugplatzbefeuerungssystem	CAT I
<b>LOC außerhalb der</b> CAT II / III Toleranz	CAT I
<b>LOC "Sensitive area" NICHT FREI</b>	CAT I
<b>ILS-KONTROLLMONITORE</b> bei ATC	CAT I
<b>WINDINFORMATION</b> nicht verfügbar	CAT I
<b>FERNFELDMONITORS</b>	CAT II
<b>LOC-RESERVESENDERS</b>	CAT II
Teilen des <b>ANFLUGBEFEUERUNGS- SYSTEMS</b>	no effect
<b>ROLLHALTBEFEUERUNG</b>	no effect

b) 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 ATC über ATIS und/oder RTF übermittelt.

### Low Visibility Take-Off

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

### Information regarding Malfunction and Downgrading of the Approach Procedure

a) 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
<b>RVR ASSESSMENT SYSTEM</b> or failure of display / transmissio- meter of both TOUCHDOWN and MID- POINT	CAT I
<b>SECONDARY POWER SUPPLY</b> for the Aerodrome Lighting System	CAT I
<b>LOC out of</b> CAT II / III tolerance	CAT I
<b>LOC Sensitive area NOT VACATED</b>	CAT I
<b>ATC-ILS MONITORING DEVICE</b>	CAT I
<b>WIND INFORMATION</b> not available	CAT I
<b>FARFIELD MONITOR</b>	CAT II
<b>LOC-STANDBY TRANSMITTER</b>	CAT II
elements of the <b>APPROACH LIGHTING SYSTEM</b>	no effect
<b>STOPBAR LIGHTS</b>	no effect

b) 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).

## 8. Staffelung zwischen An- und Abflügen

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

## 8. Separation between arrivals and departures

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

### LOWW AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN LOWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Täglich: Ende der Bürgerlichen Abenddämmerung - Beginn der Bürgerlichen Morgendämmerung - Anstrahlung des Hindernisses 'DONAUTURM' in WIEN, 22. Bezirk - N481425 E0162436 - ELEV: 164M/538FT - Höhe über Grund: 252M/827FT mittels Flutlicht.  
REF ENR 5.4-Wien.
  2. Flugbetrieb mit Rettungshubschraubern in geringen Höhen gemäß den ATC-Verfahren ist nach/von 'ASPERN'/APRX PSN: 6,5NM nördlich der THR RWY 16 entlang der verlängerten Pistenmittellinie der RWY 34 und 1NM westlich der verlängerten Pistenmittellinie der RWY 34 zu erwarten.
  3. Während des CAT II/III Anfluges auf RWY 29 besteht die Möglichkeit, dass Fahrzeuge (z.B.: Schneeräumung, Dienstfahrzeuge des Flughafens...) mit einer Höhe von bis zu 4M über Grund die RWY 16/34 queren.
  4. 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.
  5. Hubschrauberflugbetrieb zum/vom Flughafen Wien-Schwechat hat zu erwarten:
    - Landung RWY 11/29 zwischen TWY A11 und TWY A12;
    - Parken im Bereich des GAC West;
    - Start RWY 11/29 zwischen TWY A10 und TWY A12.
  6. Während des Betriebes bei geringer Sicht wird die Mittellinienbefeuernung in der Rollgasse 36 querab der Parkposition F01 im Falle querender Fahrzeuge abgeschaltet.
1. Daily: End of Civil Evening Twilight - Beginning of Civil Morning Twilight OBST 'DONAUTURM' at WIEN, 22. Bezirk - N481425 E0162436 - ELEV:164M/538FT - HGT ABV GND: 252M/827FT floodlighted.  
REF ENR 5.4-Wien.
  2. Rescue HEL OPS at low ALT according ATC-Procedures to be expected to/from 'ASPERN'/APRX PSN: 6,5NM north of THR RWY 16 on extended RCL RWY 34 and 1NM west of extended RCL RWY 34.
  3. Crossing vehicles (e.g.: snow cleaning, airport authority...) up to 4M HGT ABV GND on RWY 16/34 during CAT II/III Approach to RWY 29 possible.
  4. 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.
  5. Helicopter operations to/from Wien-Schwechat airport have to expect:
    - Landing RWY 11/29 between TWY A11 and TWY A12;
    - Parking at GAC West;
    - Take-Off RWY 11/29 between TWY A10 and TWY A12.
  6. During low visibility operations centre line lights in taxilane 36 abeam parking position F01 are switched off when vehicle crossing is active.

**LOWW AD 2.24 VERFÜGBARE FLUGPLATZKARTEN**  
**LOWW AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

	Seite / page	
Flugplatzkarte-ICAO	LOWW AD 2.24-1-1	Aerodrome Chart-ICAO
Aircraft Parking/Docking Chart-ICAO	LOWW AD 2.24-1-2	Aircraft Parking/Docking Chart-ICAO
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A, Betriebliche Begrenzungen (RWY 11/29)	LOWW AD 2.24-2-1	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A, Operating Limitations (RWY 11/29)
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A, Betriebliche Begrenzungen (RWY 16/34)	LOWW AD 2.24-2-2	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A, Operating Limitations (RWY 16/34)
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ B	LOWW AD 2.24-2-4	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type B
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug-ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2.24-3-1	Precision Approach Terrain Chart-ICAO (RWY 16)
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug-ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2.24-3-2	Precision Approach Terrain Chart-ICAO (RWY 29)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 11)	LOWW AD 2.24-4-1	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 11)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 29)	LOWW AD 2.24-4-2	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 29)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 16)	LOWW AD 2.24-4-3	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 16)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 34)	LOWW AD 2.24-4-4	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 34)
Standard Anflugkarte Instrumenten-ICAO	LOWW AD 2.24-5-1	Standard Arrival Chart-Instrument-ICAO
RNAV Anflugkarte Instrumenten (RWY 11)	LOWW AD 2.24-5-2-1	RNAV Arrival Chart-Instrument (RWY 11)
RNAV Anflugkarte Instrumenten (RWY 29)	LOWW AD 2.24-5-2-2	RNAV Arrival Chart-Instrument (RWY 29)
RNAV Anflugkarte Instrumenten (RWY 16)	LOWW AD 2.24-5-2-3	RNAV Arrival Chart-Instrument (RWY 16)
RNAV Anflugkarte Instrumenten (RWY 34)	LOWW AD 2.24-5-2-4	RNAV Arrival Chart-Instrument (RWY 34)
RNAV Anflugkarte Instrumenten Noise Abatement (RWY 29)	LOWW AD 2.24-5-2-6	RNAV Arrival Chart-Instrument Noise Abatement (RWY 29)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (NDB RWY 11)	LOWW AD 2.24-6-1-2	Instrument Approach Chart-ICAO (NDB RWY 11)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS Z RWY 11)	LOWW AD 2.24-6-2-1	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS Z RWY 11)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS Y RWY 11)	LOWW AD 2.24-6-2-2	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS Y RWY 11)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (NDB RWY 29)	LOWW AD 2.24-6-3	Instrument Approach Chart-ICAO (NDB RWY 29)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS RWY 29)	LOWW AD 2.24-6-4	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS RWY 29)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (VOR RWY 16)	LOWW AD 2.24-6-5	Instrument Approach Chart-ICAO (VOR RWY 16)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS RWY 16)	LOWW AD 2.24-6-6	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS RWY 16)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (VOR RWY 34)	LOWW AD 2.24-6-7	Instrument Approach Chart-ICAO (VOR RWY 34)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS or LOC RWY 34)	LOWW AD 2.24-6-8	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS or LOC RWY 34)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 11)	LOWW AD 2.24-6-9-1-1	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 11)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS Y RWY 11)	LOWW AD 2.24-6-9-1-2	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS Y RWY 11)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS RWY 16)	LOWW AD 2.24-6-9-2	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS RWY 16)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 29)	LOWW AD 2.24-6-9-3-1	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS Z RWY 29)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS X RWY 29)	LOWW AD 2.24-6-9-3-2	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS X RWY 29)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV GNSS RWY 34)	LOWW AD 2.24-6-9-4	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV GNSS RWY 34)
Karte für Radarmindestflughöhen-ICAO	LOWW AD 2.24-8	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart-ICAO
Sichtflugkarte WIEN-SCHWECHAT / TULLN	LOWW AD 2.24-9	Chart for VFR flights WIEN-SCHWECHAT / TULLN