

**LOWS AD 2.1 ORTSKENNUNG UND NAME DES FLUGPLATZES**  
**LOWS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

**LOWS - SALZBURG**

**LOWS AD 2.2 LAGE UND VERWALTUNG DES FLUGPLATZES**  
**LOWS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	<b>KOORDINATEN UND LAGE DES FLUGPLATZBEZUGSPUNKTES</b> ----- <b>ARP COORDINATES AND SITE AT AD</b>	N 47 47 40 E 013 00 12 1050 M südlich Pistenschwelle 15 auf Pistenmittellinie ----- N 47 47 40 E 013 00 12 1050 M south from THR 15 on RWY centre line
2	<b>RICHTUNG UND ENTFERNUNG VON SALZBURG</b> ----- <b>DIRECTION AND DISTANCE FROM SALZBURG</b>	1.7 NM WSW
3	<b>FLUGPLATZHÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/BEZUGSTEMPERATUR</b> ----- <b>AD ELEVATION/REFERENCE AD TEMPERATURE</b>	430 M (1411 FT) / 24.4° C
4	<b>GEOID UNDULATION</b>	45 M / 148 FT
5	<b>ORTSMISSWEISUNG/JÄHRLICHE ÄNDERUNG</b> ----- <b>MAG VARIATION/ANNUAL CHANGE</b>	3°E / JAN 2013
6	<b>FLUGPLATZVERWALTUNG, ADRESSE, TELEFON, TELEFAX, TELEX, FLUGFERNMEDEDIENST</b> ----- <b>AD ADMINISTRATION, ADDRESS, TELEPHONE, TELEFAX, TELEX, AFS</b>	Salzburg Airport W. A. Mozart Salzburger Flughafen GmbH Innsbrucker Bundesstraße 95 5020 Salzburg Tel.: +43 (0)662 8580-0 Fax: +43 (0)662 8580 / 458 Sita/Sita: SZ GAPXH AFS/AFS: LOWSYDYX website: <a href="http://www.salzburg-airport.com">http://www.salzburg-airport.com</a>
7	<b>GENEHMIGTER FLUGVERKEHR</b> ----- <b>TYPES OF TRAFFIC PERMITTED</b>	IFR / VFR
8	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>	- ----- -

**LOWS AD 2.3 BETRIEBSZEITEN**  
**LOWS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS**

1	<b>FLUGPLATZBETRIEBSLEITUNG</b> ----- <b>AD ADMINISTRATION</b>	0400 – 2200 (0300 – 2100)
2	<b>ZOLL- UND EINWANDERUNGSBEHÖRDE</b> ----- <b>CUSTOMS AND IMMIGRATION</b>	0400 – 2200 (0300 – 2100)
3	<b>MEDIZINISCHE VERSORGUNG</b> ----- <b>MEDICAL SUPPORT</b>	0400 – 2200 (0300 – 2100)
4	<b>FLUGBERATUNG</b> ----- <b>ATS BRIEFING OFFICE</b>	0500 – 2100 (0400 – 2000)      Selfbriefing
5	<b>MELDESTELLE FÜR FLUGVERKEHRSDIENSTE</b> ----- <b>ATS REPORTING OFFICE (ARO)</b>	H24              AIS/ARO Wien      Tel.: +43 (0)5 1703 3211 Fax: +43 (0)5 1703 3256
6	<b>WETTERBERATUNG</b> ----- <b>MET BRIEFING OFFICE</b>	0400 – 2200 (0300 – 2100)
7	<b>FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE</b> ----- <b>ATS</b>	0500 – 2200 (0400 – 2100)
8	<b>BETANKUNG</b> ----- <b>FUELLING</b>	0430 – 2030 (0330 – 1930)
9	<b>ABFERTIGUNG</b> ----- <b>HANDLING</b>	0400 – 2200 (0300 – 2100)
10	<b>SICHERHEITSDIENST</b> ----- <b>SECURITY</b>	0400 – 2200 (0300 – 2100)
11	<b>ENTEISUNG</b> ----- <b>DE-ICING</b>	0400 – 2200 (0300 – 2100)
12	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>	Während der gesetzlichen Sommerzeit siehe Seite GEN 2.1-2 ----- During legal summer time see page GEN 2.1-2

**LOWS AD 2.4 ABFERTIGUNGSDIENSTE UND EINRICHTUNGEN**  
**LOWS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1	FRACHTVERLADEGERÄTE ----- CARGO-HANDLING FACILITIES	Gepäckskarren; Alle modernen Einrichtungen mit einer Tragkraft bis 7000 KG und einer Hubhöhe bis 5,4 M. ----- Luggage vans; All modern facilities, load capacity up to 7000 KG, lifting up to 5,4 M.
2	TREIBSTOFF/ÖLSORTEN ----- FUEL/OIL TYPES	AVGAS 100LL, JET A-1/ 15 W 50
3	BETANKUNGSMÖGLICHKEITEN ----- FUELLING FACILITIES/CAPACITY	AVGAS 100 LL und JET A1 verfügbar von 0530 - 2130 Ortszeit; außerhalb dieser Zeit nur gegen Voranmeldung beim Flugplatzhalter. (Telefon: + 43 662 8580-0). ----- AVGAS 100 LL and JET A1 available 0530 - 2130 local time, outside that time prior announcement to the aerodrome operator. (Telephone number: + 43 662 8580-0).
4	ENTEISUNGSEINRICHTUNGEN ----- DE-ICING FACILITIES	Luftfahrzeugenteisungsfahrzeuge; max. Arbeitshöhe 19,2 M. Enteisungsflüssigkeit Type 1 und Type 2 ----- aircraft de-icing vehicles; max. working height 19,2 M. de-icing liquid type 1 and type 2
5	VERFÜGBARE HALLENRÄUME FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE ----- HANGAR SPACE FOR VISITING AIRCRAFT	1 Hangar 42x33 M, Torhöhe 11,5 M; Anbau 12x17 M, Torhöhe 6,5 M; lufttemperiert; 1 Hangar 60x30 M, Torhöhe 6 M, nicht geheizt; 1 Hangar 59x39 M, Torhöhe 6 M bzw. 9,8 M, nicht geheizt, Torbreite 38 M und 20 M. ----- 1 hangar 42x33 M, height of door 11,5 M; extension 12x17 M, height of door 6,5 M, air tempered; 1 hangar 60x30 M, height of door 6 M, not heated; 1 hangar 59x39 M, height of door 6 M and 9,8 M, not heated, door openings 38 M and 20 M.
6	REPARATUREINRICHTUNGEN FÜR FLUGHAFENFREMDE LUFTFAHRZEUGE ----- REPAIR FACILITIES FOR VISITING AIRCRAFT	Wartung und Instandsetzung inklusive Flugelektronik; Ersatzteilversorgung von Flugzeugen bis 5700 KG (lt. Capaulity List). ----- Maintenance and repair service including electronics; spares for aircraft up to 5700 KG (according to Capaulity list).
7	ANMERKUNGEN ----- REMARKS	- ----- -

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

1	HOTELS ----- HOTELS	Hotels in der Umgebung des Flughafens, Hotels in Salzburg Stadt. ----- Hotels in the vicinity of the airport, hotels in Salzburg.
2	RESTAURANTS ----- RESTAURANTS	Flughafenrestaurant ----- Airport restaurant
3	BEFÖRDERUNGSMITTEL ----- TRANSPORTATION	Öffentliche Buslinie 2, 8, 27, Taxi, Mietwagendienst ----- Public trolley bus 2, 8, 27, taxi, rent a car service
4	MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN ----- MEDICAL FACILITIES	Flughafen-Sanitätsstelle, Sanitätsfahrzeuge, Spitäler (1,5 NM) ----- Airport first aid station, motor ambulance, hospitals (1,5 NM)
5	BANKEN UND POSTÄMTER ----- BANK AND POST OFFICE	vorhanden ----- available
6	TOURISTENINFORMATION ----- TOURIST OFFICE	vorhanden ----- available
7	ANMERKUNGEN ----- REMARKS	Bordverpflegung auf Anfrage 1 Stunde vor Abflug ----- Catering O/R 1 hour prior to departure

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

1	<b>VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN</b> ----- <b>AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING</b>	Verfügbare Kategorie 9 ----- Available category 9
2	<b>RETTUNGSAUSRÜSTUNG</b> ----- <b>RESCUE EQUIPMENT</b>	Bergungsfahrzeug mit Autokran, Hubkraft 6000 KG, 3 Hebekissen 14800 KG. ----- Rescue vehicle with self propelled crane/load capacity 6000 KG, 3 airbags/load capacity 14800 KG.
3	<b>MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE</b> ----- <b>CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT</b>	durch externe Firma bei Bedarf ----- on request by external company
4	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>	- ----- -

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

1	<b>RÄUMUNGSAUSRÜSTUNG</b> ----- <b>TYPES OF CLEARING EQUIPMENT</b>	Ganzjährig Schneepflüge einschließlich Lastkraftwagen, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehr- blasgeräte, Streugeräte (Harnstoff und Sand), 2 Airport DE-ICER (14000 L). ----- All seasons snow ploughs including motor lorries, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, spreaders (urea and sand), 2 airport DE-ICER (14000 L).
2	<b>VORRANGIGE RÄUMUNGEN</b> ----- <b>CLEARANCE PRIORITIES</b>	Piste, Rollweg, Abstellfläche ----- Runway, taxiway, apron
3	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>	- ----- -

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

1	<b>OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ABSTELLFLÄCHE</b> ----- <b>APRON SURFACE AND STRENGTH</b>	Hauptabstellfläche: Oberfläche: Beton Tragfähigkeit: PCN 55/R/B/W/T GAC-Abstellfläche: Oberfläche: Bitumen bis 29 M Spannweite Tragfähigkeit: 20000 KG - PCN 22/F/B/W/T Abstellfläche Ost: Oberfläche: Beton bis 35,99 M Spannweite Tragfähigkeit: PCN 53/R/A/W/T ----- Main apron: surface: concrete strength: PCN 55/R/B/W/T GAC-apron: surface: bitumen up to 29 M wingspan strength: 20000 KG - PCN 22/F/B/W/T Apron East: surface: concrete up to 35,99 M wingspan strength: PCN 53/R/A/W/T
2	<b>BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLWEGE</b> ----- <b>TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH</b>	L, B, D, E und/and F: Breite/width: 23 M Oberfläche/surface: Bitumen/bitumen Tragfähigkeit/strength: PCN 55/F/B/W/T  C: Breite/width: 23 M Oberfläche/surface: Beton/concrete Tragfähigkeit/strength: PCN 55/R/B/W/T  S: Breite/width: 18 M Oberfläche/surface: Bitumen/bitumen Tragfähigkeit/strength: PCN 55/F/B/W/T Max Code-Letter C – bis/up to Airbus A321  Exit 1, Exit 2 und/and Exit 4: Breite/width: 23 M Oberfläche/surface: Bitumen/bitumen Tragfähigkeit/strength: PCN 55/F/B/W/T  Exit 3: Breite/width: 23 M Oberfläche/surface: Beton/concrete Tragfähigkeit/strength: PCN 55/F/B/W/T  Anmerkung: Rollweg L, B, C, D, E, F und S, Exit 1, Exit 2, Exit 3 und Exit 4, 4,5 M breite befestigte Schultern.  Rollweg L geringerer Mindestabstand zwischen Rollweg- zwischen B und Mittellinie und Objekten. Mindestabstand Exit 1: zwischen Rollwegmittellinie und Sicherheits- zaun ist mindestens 41,5 M. Remark: Taxiway L, B, C, D, E, F and S, Exit 1, Exit 2, Exit 3 and Exit 4 paved shoulders, width 4,5 M.  Taxiway L: reduced minimum separation between taxiway between TWY B centre line and objects. The separation and Exit 1: distance between centre line and security fence is 41,5 M as a minimum.
3	<b>POSITION(EN) ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL</b> ----- <b>ACL LOCATIONS AND ELEVATION</b>	Abstellfläche - mittlere Ortshöhe über Meeresspiegel 432 M (1420 FT) ODER Schwelle Piste 15 430 M (1411 FT) ----- Apron - average elevation 432 M (1420 FT) OR THR RWY 15 430 M (1411 FT)
4	<b>VOR/INS KONNTROLLPUNKTE</b> ----- <b>VOR/INS CHECKPOINTS</b>	VOR: NIL INS: Siehe Aircraft Parking chart ----- VOR: NIL INS: See Aircraft Parking chart
5	<b>ANMERKUNGEN</b> ----- <b>REMARKS</b>	Wendeflächen: Oberfläche: Bitumen Tragfähigkeit: PCN 55/F/B/W/T ----- Turn-around areas: surface: bitumen strength: PCN 55/F/B/W/T

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

1	VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUG-STANDPLATZKENNZEICHEN, ROLLEITLINIEN UND OPTISCHEN ANDOCK/PARKFÜHRUNGSSYSTEMEN FÜR LUFTFAHRZEUG-STANDPLATZE ----- USE OF AIRCRAFT STAND ID SIGNS, TWY GUIDE LINES AND VISUAL DOCKING/PARKING GUIDANCE SYSTEM OF AIRCRAFT STANDS	Beleuchtung vorhanden. Beleuchtete STOP-Tafeln zusätzlich zu den Rollhaltmarkierungen auf den Rollwegen 120 M, Rollweg F 148,45 M von der Pistenmittellinie entfernt. ----- Lighting available. Lighted STOP boards additional to holding position marking on taxiways 120 M, on taxiway F 148,45 M from runway centre line.
2	PISTEN- UND ROLLWEGMARKIERUNGEN SOWIE BELEUCHTUNG ----- RWY AND TWY MARKINGS AND LGT	Markierungshilfen: - Pistenkennzahlen - Schwellen - Pistenmittellinie - Wendeflächenrand - Pistenrand - Aufsetzonen und Festabstand - Rollwegmittellinien - Rollwegrand - Rollhaltpunkte - Rollhaltpunkt (Exit 1 und Exit 2) ----- Marking aids: - runway designation numbers - thresholds - runway centre line - edge of turn-around areas - runway edge - touchdown zones and fixed distances - taxiway centre lines - taxiway edge - taxi-holding positions - intermediate holding position (Exit 1 and Exit 2)
3	HALTEBALKEN ----- STOP BARS	verfügbar. Siehe Flugplatzkarte ----- appropriate. See Aerodrome chart
4	ANMERKUNGEN ----- REMARKS	- ----- -

**LOWS AD 2.10 FLUGPLATZHINDERNISSE**  
**LOWS AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

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

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

1	ZUGEHÖRIGER WETTERDIENST ----- ASSOCIATED MET OFFICE	MET OFFICE SALZBURG ----- MET OFFICE SALZBURG
2	DIENSTSTUNDEN/ WETTERDIENST AUSSERHALB DER DIENSTSTUNDEN ----- HOURS OF SERVICE/ MET OFFICE OUTSIDE HOURS	0400 – 2200 (0300 – 2100) / Austro Control GmbH unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich) bzw. 0900 179 1703 (aus Deutschland). ----- 0400 – 2200 (0300 – 2100) / Austro Control GmbH via telephone number (charged) 0900 97 9703 (from Austria) and 0900 179 1703 (from Germany).
3	ZUSTÄNDIGE STELLE FÜR DIE TAF ERSTELLUNG/GÜLTIGKEITSDAUER ----- OFFICE RESPONSIBLE FOR TAF PREPARATION/ PERIOD OF VALIDITY	LOWS/24 ----- LOWS/24
4	ART DER LANDEWETTERVORHERSAGE/ AUSGABEINTERVAL ----- TYPE OF LANDING FORECAST/ INTERVAL OF ISSUANCE	TREND (TR), während der Öffnungszeiten ----- TREND (TR), during operational hours
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 AUSTRUSTUNG ZUR VERSORGUNG VON INFORMATIONEN ----- SUPPLEMENTARY EQUIPPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	Wetterradar- und Satellitenbildinformation WXR/APT, Blitzdaten ----- Weatherradar and satellitinformation WXR/APT, lightning detection
9	BEREITSTELLUNG DER INFORMATIONEN AN ATS STELLEN ----- ATS UNITS PROVIDED WITH INFORMATION	Turm, Anflugkontrolle ----- Tower, approach control unit
10	ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN (VERRINGERUNG DES DIENSTES) ----- ADDITIONAL INFORMATION (LIMITATION OF SERVICE, etc.)	- ----- -

**LOWS AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE**  
**LOWS 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
15	157	2750 x 45	PCN 55/R/B/W/T Beton/concrete	N 47 48 11.32 E 012 59 51.89	430 Geoid undulation: 45 M/148 FT
33	337	2750 x 45	PCN 55/R/B/W/T Beton/concrete	N 47 47 02.57 E 013 00 35.34	430 Geoid undulation: 45 M/148 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	
			2925 x 300	siehe dazugehörige Hinderniskarte	
	100 x 45 Bitumen/bitumen		2925 x 300	see relevant obstacle chart	
ANMERKUNGEN					
REMARKS					
12					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schwelle 33 um 240 M pisteneinwärts versetzt. Threshold 33 displaced 240 M runway inward.</li> <li>- Entlang der Pistenränder, der Wendeflächen und der Stoppfläche 7,5 M breite befestigte Schultern. Along runway edges, turn-around areas and stopway paved shoulders, width 7,5 M.</li> <li>- Schwelle 15 um 200 M pisteneinwärts versetzt. Threshold 15 displaced 200 M runway inward.</li> <li>- Längsneigung der Piste, Stopp-, und Freiflächen. Siehe Flugplatzhinderniskarte Longitudinal profiles of runway, stopway and clearway. See aerodrome obstacle chart</li> <li>- Bei Verwendung der Stopp- und Wendefläche zur Ausrichtung des Luftfahrzeuges (wenn die Verwendung der vollen Länge der Piste 15 beabsichtigt ist) dürfen Pistenendfeuer und Pistenmarkierung negiert werden. By using the stopway and turning pad for runway alignment (intending to use the full length of RWY 15) the Runway-end-lights and Runway-end-markings may be disregarded.</li> <li>- Beim Rollen auf die Piste 33 (über TWY F oder mit 'backtrack') dürfen die Pistenendfeuer und Pistenendmarkierung negiert werden. Wenn nach einer Landung auf der Piste 15 diese über den Rollweg F verlassen wird, ist der Rollwegmittellinienbefahrung zu folgen, die Pistenendfeuer und Pistenmarkierung dürfen beim Abrollen von der Piste negiert werden. During runway alignment (via TWY F or with 'backtrack') the Runway-end-lights and Runway-end-markings may be disregarded. When it is necessary to vacate RWY 15 after landing via TWY F the TWY centerline has to be followed and the Runway-end-lights and Runway-end-markings may be disregarded.</li> <li>- An den Pistenenden der Piste 15/33 besteht eine 'Runway End Safety Area'/RESA (90 x 90M). Runway End Safety Area/RESA (90 x 90M) established at each end of runway 15/33.</li> <li>- An den Pistenenden der Piste 15/33 befinden sich Wendeflächen (Wendefläche Nord: 81 x 67M; Wendefläche Süd: 120 x 67M). At both ends of runway 15/33 turning pads are established (Turning Pad North: 81 x 67M; Turning Pad South: 120 x 67M).</li> </ul>					

**LOWS AD 2.13 VERFÜGBARE STRECKEN**  
**LOWS AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

PISTENBEZEICHNUNG ----- RWY DESIGNATOR	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	ANMERKUNGEN ----- REMARKS
1	2	3	4	5	6
15	2705	2810	2705	2505	
33	2750	2810	2850	2510	

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

		R W Y 15
2	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG ----- TYPE, LENGTH AND INTENSITY OF APP LIGHTING SYSTEM	Präzisionsanflugbefeuern mit Blitzfeuern von 900M bis 300M vor THR 15 und Schwellenkennfeuern (ICAO-Standard, Kategorie II/III) in 5 Stufen regelbar, Erweiterte Anflugbefeuern, weiße Blitzfeuer in Abständen von 100 M zwischen Fluß Saalach (2767 M vor THR RWY 15) und Anfang der Präzisionsanflugbefeuern. ----- Precision approach lighting system with flashing lights from 900M to 300M before THR 15 and THR-identification lights (ICAO Standard, category II/III) adjustable in 5 stages, Extended approach lighting, white flashing lights 100 M apart from each other between river Saalach (2767 M before THR RWY 15) and the beginning of precision approach lighting system.
3	BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUSSEN-BALKEN ----- RWY THR LIGHTS, COLOUR AND WING BARS	grüne Unterflurfeuer ----- green surface lights
4	ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS ----- TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	PAPI, bestehend aus 4 Einheiten beidseits der RWY 15 Gleitwinkel 3° MEHT über der THR RWY 15: 17,95M in 5 Stufen regelbar. ----- PAPI, consisting of 4 units on both sides of RWY 15 glide angle 3° MEHT over THR RWY 15: 17,95M adjustable in 5 stages
5	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG ----- TYPE AND LENGTH OF RWY TOUCHDOWN ZONE LIGHTS	weiße Unterflurfeuer ----- white surface lights
6	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE 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 STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEERUNG ----- LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY EDGE LIGHTS	2505 M / 60 M / weiß; von versetzter Schwelle 15 pistaenauswärts: 200 M rot - pistaen- einwärts weiß ----- 2505 M / 60 M / white from displaced THR 15 runway outward: 200 M red - runway inward white
8	FARBE DER PISTENENDBEFUEERUNG UND AUSSEN-BALKEN ----- COLOUR OF RWY END LIGHTS AND WING BARS	rot ----- red
9	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHENBEFEUERUNG ----- LENGTH AND COLOUR OF STOPWAY LIGHTS	- ----- -
10	ANMERKUNGEN ----- REMARKS	Pistenbefeuern: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar ----- Runway lighting: directional high intensity lights adjustable in 5 stages

		R W Y 33
2	ART, LÄNGE UND STÄRKE DER ANFLUGBEFEUERUNG ----- TYPE, LENGTH AND INTENSITY OF APP LIGHTING SYSTEM	Einfache Anflugbefeuernng, Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar, 420 M lang, davon 240 M auf Piste als Unterflurfeuer in Abständen von 30 M; zusätzliche Blitzfeuer beiderseits der versetzten Schwelle 33 und auf der Mittellinie vom 300 M Querbalken bis 1050 M vor der versetzten Schwelle. ----- Simple approach lighting system, high intensity lights, adjustable in 5 stages, length 420 M, 240 M thereof on runway are surface lights, in distances of 30 M; additional flashing lights on both sides of displaced threshold 33 and on centre line from crossbar at 300 M up to a distance of 1050 M from displaced threshold.
3	BEFEUERUNG DER PISTENSCHWELLE, FARBE UND AUSSEN-BALKEN ----- RWY THR LIGHTS, COLOUR AND WING BARS	grüne Außenbalken ----- green wing bars
4	ART DES GLEITWINKELBEFEUERUNGSSYSTEMS ----- TYPE OF VISUAL APP SLOPE INDICATOR SYSTEM	PAPI, Gleitwinkel 3°. Balken 280 M von versetzter Pistenschwelle 33 in 5 Stufen regelbar. ----- PAPI, glide angle 3°. Bars 280 M from displaced THR RWY 33 adjustable in 5 stages.
5	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG ----- TYPE AND LENGTH OF RWY TOUCHDOWN ZONE LIGHTS	- ----- -
6	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND STÄRKE 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 STÄRKE DER PISTENRANDBEFUEERUNG ----- LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY EDGE LIGHTS	2550 M / 60 M / weiß. Von versetzter Schwelle 33 pistenauswärts: 240 M rot, pisteneinwärts weiß.. ----- 2550 M / 60 M / white. From displaced THR 33 runway outward: 240 M red, runway inward white.
8	FARBE DER PISTENENDBEFUEERUNG UND AUSSENBAKLEN ----- COLOUR OF RWY END LIGHTS AND WING BARS	rot ----- red
9	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHEN-BEFUEERUNG ----- LENGTH AND COLOUR OF STOPWAY LIGHTS	100 M / rot ----- 100 M / red
10	ANMERKUNGEN ----- REMARKS	Pistenbefeuernng: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar ----- Runway lighting: directional high intensity lights adjustable in 5 stages

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

1	ABN/IBN STANDORT, EIGENSCHAFTEN UND BETRIEBSZEIT ----- ABN/IBN LOCATION, CHARACTERISTICS AND HOURS OF OPERATION	nicht vorhanden ----- not available
2	LDI STANDORT UND BEFEUERUNG ANEMOMETER STANDORT UND BEFEUERUNG ----- LDI LOCATION AND LGT ANEMOMETER LOCATION AND LIGHT	LDI: nordöstlich Rollhalt "S" Anemometer: siehe Karte ----- LDI: northeast Holding point "S" Anemometer: see chart
3	ROLLWEGRAND- UND MITTELLINIENBEFEUERUNG ----- TAXIWAY EDGE AND CENTRE LINE LIGHTS	Rollwegrand: blau (Niederleistungsfeuer) zwischen Rollhalt und Piste bei E, F und L (von EXIT 4 bis TWY F), sonst gesamte Länge Mittellinie: grün (Hochleistungsfeuer) C, E, F, S und L (von EXIT 3 bis TWY F) sowie EXIT 3 und EXIT 4 grün/gelb von Pistenmittellinie bis 150M von der Pistenmittellinie Rollhalt: rot (Hochleistungsfeuer) und zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln Rollhaltspunkt (Exit 1 und Exit 2):rot (Hochleistungsfeuer) ----- Taxiway edge blue (low intensity lights) between holding positions and runway at E, F and L (from EXIT 4 to TWY F), others whole length Centre line: green (high intensity lights) C, E, F, S and L (from EXIT 3 to TWY F) as well as EXIT 3 and EXIT 4 green/yellow from runway centre line to 150M from runway centre line Holding positions: red (high intensity lights) and additionally lighted boards Intermediate Holding position (Exit 1 and Exit 2): red (high intensity lights)
4	NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN ----- SECONDARY POWER SUPPLY/SWITCH-OVER TIME	Notstromversorgung gemäß ICAO Annex 14, Kapitel 8, Punkt 8.1.3, maximale Umschaltzeit unter 15 Sekunden. Für IFR-Flüge wird die Umschaltzeit der Notstromanlage zur Lastübernahme für die Flugplatzbefeuernng auf 1 Sekunde reduziert bei: 1. Wetter "No Special VFR" (Visibility weniger als 1500 M; Hauptwolkenuntergrenze unter 700 FT) 2. LVP aktiv ----- Secondary power supply according to ICAO annex 14, chapter 8, item 8.1.3, maximum switch-over time 15 seconds. For IFR flights the switch-over time of the secondary power supply for automatic connection to aerodrome lighting will be reduced to 1 second if: 1. weather "No Special VFR" (visibility less than 1500 M; ceiling below 700 FT) 2. LVP active
5	ANMERKUNGEN ----- REMARKS	Abstellfläche: blaue Randfeuer (Niederleistungsfeuer) und Scheinwerfer Wendefläche: blaue Randfeuer (Niederleistungsfeuer) ----- Apron: blue edge lights (low intensity lights) and floodlights Turn-around areas: blue edge lights (low intensity lights)



**LOWS AD 2.16 HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHE**  
**LOWS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

NIL

**LOWS AD 2.17 ATS LUFTRAUM**  
**LOWS AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	BEZEICHNUNG UND SEITLICHE BEGRENZUNG ----- DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	CTR SALZBURG: N48 08 00.0000 E012 47 36.9413 - N48 08 00.0000 E013 00 00.0000 - N47 42 52.0000 E013 10 58.0000 - N47 41 13.3178 E013 04 50.6849 - entlang der FIR-Grenze bis/along FIR boundary to - N47 43 20.5946 E013 00 46.4508 - N47 46 15.5300 E012 56 32.0493 - N47 46 33.6459 E012 56 00.1538 - entlang der FIR-Grenze bis/along FIR boundary to - N48 08 00.0000 E012 47 36.9413
2	HÖHENBEGRENZUNG ----- VERTICAL LIMITS	GND - 7000 FT MSL
3	LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG ----- AIRSPACE CLASSIFICATION	D
4	RUFZEICHEN DER FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE SPRACHE(N) ----- ATS UNIT CALL SIGN LANGUAGE(S)	SALZBURG TURM - Englisch, Deutsch ----- SALZBURG TOWER - English, German
5	ÜBERGANGSHÖHE ----- TRANSITION ALTITUDE	1800 M (6000 FT) MSL
6	ANMERKUNGEN ----- REMARKS	Die seitliche Begrenzung bezieht sich nur auf österreichischen Luftraum; siehe auch AIP der Bundesrepublik Deutschland. ----- The lateral limit concern to Austrian airspace only; see also AIP of the Federal Republic of Germany.

**LOWS AD 2.18 ATS FERNMELDEEINRICHTUNGEN**  
**LOWS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES**

BEZEICHNUNG ----- SERVICE DESIGNATION	RUFZEICHEN ----- CALL SIGN	FREQUENZ ----- FREQUENCY	DIENSTSTUNDEN ----- HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN ----- REMARKS
1	2	3	4	5
APP	SALZBURG RADAR	123.725 MHZ 134.975 MHZ	0500 – 2200 (0400 – 2100)	<sup>1)</sup> Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6531 / Actual ATIS also available via phone: +43 (0)5 1703 / 6531
TWR	SALZBURG TURM / TOWER	118.100 MHZ	0500 – 2200 (0400 – 2100)	<sup>2)</sup> Außerhalb der Dienststunden der Flug- verkehrsdienste wird die automatisch generierte ATIS Aussendung nicht überprüft / No verification of automatic generated ATIS broadcast outside the hours of operation of ATS
DEL	SALZBURG DELIVERY	121.750 MHZ	mit NOTAM oder via ATIS verlautbart / published by NOTAM or via ATIS	Während der gesetzlichen Sommerzeit siehe GEN 2.1 / During legal summer time see GEN 2.1
ATIS	SALZBURG INFORMATION <sup>1)</sup>	133.325 MHZ	H24 <sup>2)</sup>	
NOTFREQUENZ FÜR ALLE DIENSTE ----- EMERGENCY FREQUENCY FOR ALL SERVICES		121.500 MHZ	0500 – 2200 (0400 – 2100)	

**LOWS AD 2.19 FUNKNAVIGATIONS- UND LANDEHILFEN**  
**LOWS 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 (3°E / JAN 2013)	SBG	382 KHZ	H24	N47 58 03.11 E012 53 38.68		154° MAG, 10.7NM zu/to THR RWY 15; Reichweite/range 40NM.
DVOR/DME (3°E / JAN 2013)	SBG	113.80 MHZ (CH85X)	H24	DME: N48 00 08.80 E012 53 34.37  DVOR: N48 00 09.30 E012 53 33.94	1494FT/455.3M	DME nicht verwendbar unterhalb/not useable below 10000FT außerhalb/beyond 60NM;  Bereich/coverage 60NM/FL500 jedoch/but 80NM nach/to E.
L (3°E / JAN 2013)	SI	410 KHZ	H24	N47 49 07.00 E012 59 15.68		154° MAG, 1.014NM zu/to THR RWY 15; Reichweite/range 25NM.
LOC 15 (3°E / JAN 2013)	OES	109.90 MHZ	H24	N47 46 44.73 E013 00 46.61		Facility performance CAT III/E/4; LOC course 154° MAG.
DME 15	OES	CH36X	H24	N47 48 03.39 E013 00 04.66	1446FT/440.9M	Co-located with GP antenna;
GP 15		333.80 MHZ	H24	N47 48 03.22 E013 00 03.98		GP 3°; ILS RDH 56FT/17.1M.
VDF	SALZBURG TURM/TOWER  SALZBURG RADAR	118.100 MHZ  123.725 MHZ 134.975 MHZ  121.500 MHZ	H24	N47 47 21.47 E013 00 31.67		Zu/to THR RWY 15.
ASR/MSSR			H24	N47 55 05.28 E013 00 16.62		ASR 60NM/25000FT; S-Band 10CM; MSSR 120NM/46000FT; SSR modes A und C, 4096 Dekodiermöglichkeiten; SSR modes A und C, 4096 decoding capabilities.
RSR/MSSR			H24	N48 28 15.09 E013 41 07.15		RSR/MSSR West: 140NM/46000FT; SSR Modes A und C, 4096 Dekodiermöglichkeiten; SSR modes A und C, 4096 decoding capabilities.

**LOWS AD 2.20 BESONDERE LOKALE VERFAHREN (IFR UND VFR)**  
**LOWS AD 2.20 SPECIAL LOCAL PROCEDURES (IFR AND VFR)**

**1. Örtliche Flugbeschränkungen:**

- a) Segelflugzeuge, Para- und Hängegleiter sind nicht zugelassen.
- b) Fallschirmabsprünge mit Landungen im Flughafengelände, Freiballone und Lenkluftschiffe sind am Flughafen normalerweise nicht zugelassen. Die Flugplatzbetriebsleitung kann im Einzelfall eine Ausnahmegenehmigung erteilen.
- c) Trainingsflüge von zivilen Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken bedürfen der vorherigen Bewilligung durch den Flugplatzbetriebsleiter.
- d) Bezug AIP Österreich AD 1.1, Punkt 6.5: Lokale IFR Trainingsflüge und VFR Schul- und Trainingsplatzrundenflüge müssen vor der Aufgabe des Flugplanes mit ATC Salzburg koordiniert werden; TEL: +43 (0)5 1703 / 6555.
- e) Verfahren zur Lärmvermeidung siehe LOWS AD 2.21.
- f) Verfahren für Sichtflüge in der CTR Salzburg, TMA Salzburg und in der SRA Salzburg I + II der CTA Hallein (siehe LOWS AD 2.22).
- g) NDB und ILS Anflugverfahren zur Piste 15 sowie ein Circling-Verfahren zur Piste 33 siehe LOWS AD 2.22 und LOWS AD 2.24.

**2. Verfahren am GAC-Apron**

- a) ALLGEMEIN  
Auf den Teilen des GAC-Apron westlich der Rollgasse G findet kein Flugverkehrskontrolldienst statt. Teile davon sind vom Tower nicht einsehbar. In diesem Bereich ist besonders auf anderen Verkehr und auf die 'wing tip clearance' zu achten.
- b) ANKOMMENDE LUFTFAHRZEUGE  
Ankommende Luftfahrzeuge werden von ATC (TWR) normalerweise zum GAC-Apron über EXIT 2 freigegeben. Das Luftfahrzeug hat am EXIT 2 zu halten und auf das 'Follow Me' Fahrzeug zu warten. Von dort wird das Luftfahrzeug zur Parkposition eingewiesen.
- c) ABFLIEGENDE LUFTFAHRZEUGE  
Wenn von einer Parkposition entlang der Rollgassen G1, G2, G3 weggerollt werden muss, ist bei einer 'wing span' von 15 M oder mehr (Code letter B) eine Führung mit 'Follow Me' bis auf die Rollgasse G erforderlich. 'Follow Me' ist bei der Flugplatzbetriebsleitung oder auf der TWR-FREQ anzufordern.  
Die Verfahren für IFR-Abflüge gemäß AIP Österreich ENR 1.5 Punkt 3.1 (Instrumentenabflugverfahren) sind durch diese Regelung nicht betroffen.  
Für Luftfahrzeuge, die im Bereich N1 - N4 bzw. G81 - G89 abgestellt sind bzw. die sich auf der Rollgasse G befinden, wird Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt.

**3. Vermeidung von Gefahren durch Abgasstrahl bzw. Propellerstrahl**

- a) Wenn beim Anlassen der Triebwerke ein 'cross bleed' Verfahren angewendet wird, ist dies beim Einholen der Anlassfreigabe beim TWR mitzuteilen.
- b) Triebwerksprobeläufe sind vorher mit dem Flugplatzbetriebsleiter zu koordinieren; vor dem Anlassen der Triebwerke ist eine Zustimmung beim TWR einzuholen.
- c) Beim Ausdrehen und Wegrollen aus einer Parkposition soll so wenig Schub wie notwendig verwendet werden.

**1. Local Flying Restrictions:**

- a) Glider, Para- and Hanggliders are not permitted.
- b) Parachute jumps with landing at the aerodrome, free balloons and airships are normally not permitted at the aerodrome. The airport duty officer may permit such operations in single cases.
- c) Training flights of civil jet aircraft with prior permission by airport duty officer only.
- d) REF AIP Austria AD 1.1, item 6.5: IFR local training flights and VFR traffic pattern school- and trainings flights shall be coordinated with ATC Salzburg prior submission of flight plan; TEL: +43 (0)5 1703 / 6555.
- e) Noise Abatement Procedures see LOWS AD 2.21.
- f) Procedure for VFR flights within CTR Salzburg, TMA Salzburg and within SRA Salzburg I + II of CTA Hallein (see LOWS AD 2.22).
- g) NDB and ILS approach procedures to RWY 15 as well as a circling procedure to RWY 33 see LOWS AD 2.22 and LOWS AD 2.24.

**2. Procedures for GAC-Apron**

- a) GENERAL  
On sectors of the GAC-Apron west of the taxiway G no ATC-Service is provided. Some sectors are not visible from the Tower.  
Pilots are responsible for their aircraft while taxiing. (Check wing tip clearance!)
- b) ARRIVING AIRCRAFT  
Arriving aircraft are normally cleared by ATC (TWR) to enter the GAC-Apron via EXIT 2. The aircraft has to wait at EXIT 2 for a Follow Me car. From there the aircraft will be guided to the parking position.
- c) DEPARTING AIRCRAFT  
When a parking stand has to be left via taxiway G1, G2, G3 aircraft with a wing span of 15 M or more (code letter B) have to be guided with a 'Follow Me' car until reaching taxiway G. 'Follow Me' car has to be arranged via the 'airport duty officer' or via TWR-FREQ.  
The procedures for IFR departures according AIP Austria ENR 1.5, item 3.1 (Instrument Departure Procedures) are not affected by these regulations.  
For aircraft parked on the parking area N1 to N4 or G81 to G89 or taxiing on the taxiway G ATC-Service is provided.

**3. Procedures to minimize hazard caused by jetblast or slipstream**

- a) TWR must be notified during start-up request of any requirement to use cross-bleed start procedure.
- b) Engine test runs have to be coordinated with the airport duty officer in advance. TWR approval must be obtained during start-up request.
- c) Minimum power is to be used when taxiing away from stand.

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

Allgemeines siehe AD 1.1

General see AD 1.1

1. Die tägliche Betriebszeit des Flughafen Salzburg ist ganzjährig von 0500-2200 (0400-2100).
  2. Es sind nur Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerk die mindestens nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 lärmzertifiziert sind gestattet (siehe auch AD 1.1 Punkt 6.10) und deren Schallereignispegel beim Abflug 98 dB SEL gemessen an der Fluglärmmessstelle 4 nicht überschreiten. Luftfahrzeuge die die 98 dB SEL gemessen an der Fluglärmmessstelle 4 beim Abflug überschreiten dürfen am Flughafen Salzburg nicht landen, ausgenommen der Operator kann nachweisen, dass die Überschreitung aus Sicherheitsgründen notwendig war bzw. ein einmaliges Ereignis war. Verstöße werden von der zuständigen Behörde bestraft. Ausnahmen von diesen Regelungen: siehe AD 1.1 Punkt 6.10 lit. c.
  3. Einschränkungen aus Lärmschutzgründen:
    - a) Zwischen 0600 und 0700 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur bei gewerbsmäßigen Flügen gestattet.
    - b) Zwischen 2200 und 2300 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur bei verspäteten, gewerbsmäßigen Flügen gestattet; Landungen sind nur bei gewerbsmäßigen Flügen und nur mit Luftfahrzeugen gestattet, deren Schallereignispegel bei der Landung 84 dB SEL gemessen an der Fluglärmmessstelle 4 nicht überschreitet.
    - c) Sichtflüge
      - Platzrundenflüge sind nur von 0700 – 2000 Uhr Ortszeit (von 1. Oktober bis 31. März von 0700 – 2100 Ortszeit) gestattet, nach ECET (= Nachtsichtplatzrundenflüge) nur von Montag bis Donnerstag; Platzrundenflüge sind generell an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen nicht gestattet.
      - Hubschrauber Übungsschwebeflüge am Flughafen sind nur Montag bis Freitag 0800 – 1200 Uhr Ortszeit und 1400 – 1700 Uhr Ortszeit und Samstag 0800 – 1200 Uhr Ortszeit gestattet, aber nicht an gesetzlichen Feiertagen.
    - d) Trainingsflüge von zivilen Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken; siehe LOWS AD 2.20.
    - e) Die verlautbarten Standard-Instrumenten-Abflugstrecken (SID) sind gleichzeitig lärmindernde Abflugverfahren; ihre genaue Einhaltung innerhalb der Leistungsgrenzen des jeweiligen Luftfahrzeuges ist unumgänglich notwendig (siehe LOWS AD 2.24).
1. The aerodrome operating hours of Salzburg airport are 0500-2200 (0400-2100) all year.
  2. Only jet aircraft which are at least certified according ICAO Annex 16 Chapter 3 (also see AD 1.1 item 6.10) and whose noise level at departure measured at noise-measuring station 4 is not exceeding 98 decibel SEL are permitted. All aircraft exceeding 98 decibel SEL at noise-measuring station 4 during departure will be suspended from operations at Salzburg airport, except operators can prove that transgression was necessary for safety reasons and/or a singular event. Violations of these regulations will be punished by the competent Austrian authorities. Exemptions from these regulations: see AD 1.1 item 6.10 subitem c.
  3. Restrictions for noise reduction:
    - a) Between 0600 and 0700 local time departures are permitted only for commercial flights.
    - b) Between 2200 and 2300 local time departures are permitted only for delayed commercial flights; landings are permitted only for commercial flights performed by aircraft whose noise level at landing measured at noise-measuring station 4 is not exceeding 84 decibel SEL.
    - c) VFR-flights
      - traffic circuit flights are only permitted from 0700-2000 local time (from 1<sup>st</sup> of October until 31<sup>st</sup> of March from 0700-2100 local time), after ECET (Night-VFR traffic circuits) only from Monday to Thursday; traffic circuit flights are generally not permitted on sundays and legal holidays
      - Helicopter hovering exercises at the airport are only permitted from Monday to Friday 0800-1200 local time and 1400-1700 local time and Saturday 0800-1200 local time, except legal holidays.
    - d) Training flights with civil jet aircraft; see LOWS AD 2.20.
    - e) The published standard instrument departure routes (SID) are also noise abatement procedures; strict adherence is compulsory within the of performance limits of the aircraft (see LOWS AD 2.24).

4. RNAV (GNSS) RWY 33 procedure (LOWS AD 2.24-6-5-2 and LOWS AD 2.24-6-5-2A)

General remark

This RNAV procedure with visual part is implemented for noise abatement reasons and environment protection. Therefore and whenever meteorological conditions and aircraft performance permits, operators should support and pilots are encouraged to choose this procedure.

The nominal track is based on a 3° glide slope from WS834 (FAF) to touchdown.

After WS835 (MAPt) the procedure is continued as a visual segment.

The turn inside this visual segment may also be coded as RF leg (see LOWS AD 2.24-6-5-2A).

RF capability is not a requirement to fly this procedure, but operators may use this RF coding to obtain an accurate turn during the visual segment.

**LOWS AD 2.22 FLUGVERFAHREN  
LOWS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**

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

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

Anmerkung: Karten der Radar-Mindestflughöhen bei Verwendung der SRE-Anlage Salzburg siehe Teil AD 2.24.

**2. Verfahren für VFR Flüge**

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

**2.1 Funkverfahren und Freigaben**

- a) VFR Anflüge müssen sich spätestens 3 Minuten vor dem ersten Pflichtmeldepunkt bei SALZBURG TURM FREQ 118,100 MHZ melden. Sofern nicht anders aufgetragen, ist der Transponder auf A 7000 mit Mode C zu schalten. Information: Auf Grund von Bergen kann es unter 5000 FT MSL im Bereich  
VOGLAU - ST Kolomann im Süden der CTR,  
Thalgau - EUGENDORF im Osten der CTR und  
Chiemsee - Traunstein - TEISENDORF im Westen der CTR zu Funkabschattungen auf der Frequenz 118,100 MHZ kommen.
- b) VFR Flüge, welche in die CTR Salzburg, TMA Salzburg - Luftraum D und SRA Salzburg I + II einfliegen wollen, haben bei SALZBURG RADAR auf Frequenz 123,725 MHZ mindestens 3 Minuten vor Einflug eine Freigabe einzuholen, und zwar:
  - Nördlich einer Linie TEISENDORF - SEEKIRCHEN - STRASSWALCHEN von GND bis FL 125,
  - Südlich einer Linie TEISENDORF - SEEKIRCHEN - STRASSWALCHEN von 5500 FT MSL bis FL 125. (Unterhalb 5500 FT MSL: Freigabe für Einflug in CTR Salzburg und TMA Salzburg bei SALZBURG TURM FREQ 118,100 MHZ, siehe 2.1 lit a)
 Sofern nicht anders aufgetragen, ist der Transponder auf A 7000 mit Mode C zu schalten.
- c) Ausserhalb der Dienstzeiten der Flugverkehrskontrollstelle Salzburg ist eine Freigabe bei ACC/FIC Wien einzuholen.

**2.2 Verfahren für VFR Flüge in der CTR Salzburg**

**2.2.1 Anflüge**

- a) Die Anflugstrecken enden, soweit nicht anders aufgetragen, in der Warterunde. Für den weiteren Anflug warten Sie dort auf Freigaben, falls Sie nicht vorher eine Anflug- oder Landefreigabe erhalten haben.
- b) Flüge auf der Strecke EUGENDORF - MARIA PLAIN sind nördlich der Autobahn durchzuführen. Flüge auf der Strecke EUGENDORF - GLASENBACH sind südlich der Autobahn durchzuführen. Flüge auf der Strecke ADNET - SIERRA sind östlich der Autobahn durchzuführen.
- c) Anflüge zur Piste 15 über MARIA PLAIN haben sich bereits nördlich der Autobahn auf der verlängerten Pistenmittellinie auszurichten.

**1. Radar service within TMA Salzburg**

Within the TMA Salzburg during the operational hours of these radar approach units (see LOWS 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 Salzburg", see part AD 2.24

**2. Procedures for VFR flights**

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

**2.1 Radio Communications and Clearances**

- a) VFR Arrivals shall contact SALZBURG TOWER FREQ 118,100 MHZ at least 3 minutes prior the first compulsory reporting point. The transponder shall be set A 7000 and Mode C unless otherwise instructed. Information: Radio communications problems on FREQ 118,100 MHZ may occur below 5000 FT MSL due to mountains in the Area  
VOGLAU - ST Kolomann in the south of CTR,  
Thalgau - EUGENDORF in the east of CTR and  
Chiemsee - Traunstein - TEISENDORF in the west of CTR.
- b) VFR flights, which intend to enter CTR Salzburg, TMA Salzburg - airspace D and SRA Salzburg I + II have to contact SALZBURG RADAR FREQ 123,725 MHZ at least 3 minutes prior entering for an ATC clearance in following areas :
  - north of a line TEISENDORF - SEEKIRCHEN - STRASSWALCHEN from GND to FL 125,
  - south of a line TEISENDORF - SEEKIRCHEN - STRASSWALCHEN from 5500 FT MSL to FL 125. (Below 5500 FT MSL: entry clearance for CTR Salzburg and TMA Salzburg with SALZBURG TOWER FREQ 118,100 MHZ, see 2.1 lit a)
 The transponder shall be set A 7000 and Mode C unless otherwise instructed.
- c) Outside Duty hours of ATC Salzburg pilots shall contact ACC/FIC Wien for clearance.

**2.2 Procedures for VFR flights within CTR Salzburg**

**2.2.1 Approaches**

- a) Arrival routes end in the holding pattern unless otherwise instructed. For further approach hold there if not received an approach or landing clearance previously.
- b) Flights via the route EUGENDORF - MARIA PLAIN shall be executed north of the highway; flights via EUGENDORF - GLASENBACH shall be executed south of the highway; flights via ADNET - SIERRA shall be executed east of the highway.
- c) Approaches for RWY 15 via MARIA PLAIN shall be established on final already north of the highway.

- d) Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einen nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen. Ist dies nicht möglich, ist die CTR notfalls zu umfliegen, über WHISKEY in die Warterunde einzufliegen und auf Lichtsignale zu warten.
- e) Bei Ausfall der Sprechfunkverbindung nach Erhalt der Einflugfreigabe, ist der Flug entsprechend der Freigabe fortzusetzen und in der Warterunde auf Lichtsignale zu warten.

- d) In case of radio communication failure before having received an entry clearance, divert to an uncontrolled aerodrome. If unable, circumnavigate CTR, enter via WHISKEY and hold in the holding pattern awaiting light signals.
- e) In case of radio communication failure after having received an entry clearance, the flight shall be continued according to the clearance, awaiting light signals in the holding pattern.

### 2.2.2 Abflüge

Wenn von der Flugplatzkontrollstelle Salzburg nichts anderes angewiesen wurde:

- a) Abflüge von der Piste 15 in Richtung WHISKEY, AINRING – TEISENDORF bzw. in die Platzrunde West haben nach dem Start eine RECHTSkurve zu machen, diese jedoch aus Lärmschutzgründen erst nach dem Überflug der LOC-Antennenanlage (ca. 300 M südlich der Piste).
- b) Abflüge von der Piste 33 über MARIA PLAIN haben nach dem Start eine RECHTSkurve zu machen, diese jedoch aus Lärmschutzgründen erst nach dem Überflug der Autobahn.
- c) Aus Lärmschutzgründen haben Abflüge von der Piste 33 nach WHISKEY bzw. in die Platzrunde West (gilt auch für GRÖDIG - HALLEIN, SIERRA - ADNET via Platzrunde West) spätestens am Pistenende und nach Erreichen der Sicherheitshöhe die Linkskurve direkt nach WHISKEY bzw. in die Platzrunde West einzuleiten. Der Anfangssteigflug ist so zu gestalten, dass die Sicherheitshöhe spätestens am Pistenende erreicht werden kann. Ist dies nicht möglich, ist erst kurz vor der Saalach (Staatsgrenze) nach WHISKEY bzw. in die Platzrunde West zu drehen.
- d) Abflüge über die Strecke SIERRA - ADNET sind generell östlich der Autobahn durchzuführen.

### 2.2.3 Transitflüge

Für Transitflüge auf der Strecke TACHINGERSEE - GRABENSEE - LENGAU ist eine Freigabe bei SALZBURG RADAR FREQ 123.725 MHZ einzuholen. (Siehe auch 2.1).

### 2.2.4 NORDO Flüge

- a) NORDO-Anflüge werden im Ausnahmefall nur aus technischen Gründen (z.B. Ausfall des Funkgerätes, Anflug zur Wartung) und nach vorheriger telefonischer Freigabeerteilung genehmigt. Die Einflugzeit in die CTR ist anzugeben und darf um nicht mehr als zehn Minuten überschritten werden; ansonsten erlischt die Freigabe.
- b) NORDO-Abflüge und NORDO-Transitflüge sind nicht zulässig.

### 2.2.5 Sonstiges

SALZBURG Turm übt Radardienst für VFR Flüge aus.

### 2.3 Verfahren für VFR Flüge in der TMA Salzburg

Freigabeeinholung für Luftraum D siehe 2.1

### 2.4 Verfahren für VFR Flüge in den SRA's Salzburg

Freigabeeinholung für Luftraum D siehe 2.1

## 3. Hänge- und Paragleitergebiete

### 3.1 Temporäre Hänge- und Paragleitergebiete Gaisberg und Schwarzenberg

Aktivierung auf Anfrage durch Mitglieder des 1. Drachenflieger und Paragleiterclubs Salzburg bei ATC Salzburg. Bekanntmachung der Aktivierung durch ATIS Aufsprache FREQ 133.325 MHZ (oder TEL +43 (0)5 1703 / 6531) Aktivierungsvoraussetzungen werden mittels AIC, Serie B verlautbart.

### 3.2 Hänge- und Paragleitergebiet Untersberg

Hänge- und Paragleiterflüge sind innerhalb dieses Gebietes ohne Zustimmung und ohne Sprechfunkverbindung zulässig, sofern der Flughafen Salzburg sichtbar ist. Bei Wolken unterhalb 6500 FT MSL ist daher der Flugbetrieb verboten.

### 2.2.2 Departures

If not otherwise instructed by TWR Salzburg:

- a) Departures from RWY 15 via WHISKEY, AINRING – TEISENDORF and into the Traffic Circuit West shall do a RIGHTturn, but for noise abatement reasons not prior passing the LOC-antenna (approximately 300 M S of RWY).
- b) Departures from RWY 33 via MARIA PLAIN shall do a RIGHTturn, but for noise abatement reasons not prior crossing the highway.
- c) For noise abatement reasons departures from RWY 33 to WHISKEY or into Traffic Circuit West (also for GRÖDIG - HALLEIN, SIERRA - ADNET via Traffic Circuit West) have to turn left direct to WHISKEY or into the Traffic Circuit West at latest over the runway end and after reaching safety altitude. The initial climb has to be executed so as to reach the safety altitude at latest over the runway end. If this is not possible the left turn to WHISKEY or into the Traffic Circuit West has to be performed short before river Saalach (state boundary).
- d) Departures via SIERRA - ADNET shall generally be executed east of the highway.

### 2.2.3 Transitflights

For transitflights via TACHINGERSEE - GRABENSEE - LENGAU pilots shall contact SALZBURG RADAR FREQ 123.725 MHZ for clearance. (Also see 2.1).

### 2.2.4 NORDO flights

- a) NORDO-approaches are only possible in exceptional cases due to technical reasons (e.g. failure/outage of COM-equipment, approach for maintenance), provided a clearance has been obtained via telephone. The time of entering CTR must be indicated and must not be exceeded by more than 10 minutes; otherwise the clearance expires.
- b) NORDO-departures and NORDO-transitflights are not permitted.

### 2.2.5 Miscellaneous

SALZBURG TWR is providing radar service for VFR flights.

### 2.3 Procedures for VFR flights within TMA Salzburg

Clearance for airspace D see 2.1

### 2.4 Procedures for VFR flights within SRA's Salzburg

Clearance for airspace D see 2.1

## 3. Hang- and Paragliding Areas

### 3.1 Temporary Hang- and Paragliderareas Gaisberg and Schwarzenberg

Activation on request by members of the "1. Drachenflieger und Paragleiterclubs Salzburg" with ATC Salzburg. Announcement of activation via ATIS Salzburg FREQ 133.325 MHZ (or TEL +43 (0)5 1703 / 6531). Activation requirements are published by AIC, series B.

### 3.2 Hang- and Paragliderarea Untersberg

Hang- and paragliderflights within this area are permitted without approval and radio communication with TWR provided that the airport is visible. If clouds below 6500 FT MSL flight operation is prohibited.

**4. ILS or LOC PROCEDURE RWY 15**  
**GUIDELINE for lower DA (DH)**

**4.1 Purpose and Scope**

As this ILS CAT I approach procedure contains a NON ICAO STANDARD missed approach (higher than normal missed approach climb gradients and smaller turning radii), specific familiarization of the flight crew is required. Special Authorization by Austro Control is no longer necessary but the corresponding documentation about landing mass restrictions due to required performance limitations for the corresponding aircraft type needs to be carried on board in a listed form which allows simple use.

**4.2 Missed approach requirements**

- a) It is necessary to achieve the following climb gradients in straight missed approach and during missed approach turn with respect to the required bank angle and the applicable DA (DH).

DA (DH)	Straight missed approach one engine out	Missed approach climb in turn one engine out	MAX IAS in turn	Average bank angle
1611 FT (200 FT)	4,1 %	3,6 %	125 KIAS	15°
	4,4 %	3,4 %	146 KIAS	20°
	4,7 %	3,2 %	165 KIAS	25°
1661 FT (250 FT)	3,7 %	3,2 %	125 KIAS	15°
	4,0 %	3,0 %	146 KIAS	20°
	4,2 %	2,7 %	165 KIAS	25°
1711 FT (300 FT)	3,4 %	2,9 %	125 KIAS	15°
	3,6 %	2,6 %	146 KIAS	20°
	3,8 %	2,3 %	165 KIAS	25°
1811 FT (400 FT)	2,7 %	2,2 %	125 KIAS	15°
	3,0 %	2,0 %	146 KIAS	20°
	3,2 %	1,7 %	165 KIAS	25°
1911 FT (500 FT)	2,5 %	2,0 %	125 KIAS	15°
	2,5 %	1,5 %	146 KIAS	20°
	2,7 %	1,2 %	165 KIAS	25°

- b) Due to limited airspace available (for the turning manoeuvre) operators are informed that normally a bank angle of more than 15° is necessary in order to remain within protected airspace. The required climb gradient and the maximum turning radius of 1780 M (based on bank angle and MAX speed as stated above) shall be achieved with all engines operating and one engine inoperative in approach climb configuration at the pressure altitude of 2500 FT MSL and for the actual OAT. Anti-Ice ON-corrections are to be considered according the applicable AFM.

- c) Radio altimeter and AP/FD coupled approach is suggested.

Remark: See chart LOWS AD 2.24-6-2



## 5. SPECIAL ILS CAT II & III PROCEDURE RWY 15 GUIDELINES

for the application to Austro Control GmbH  
(refers to the procedure on chart!)

### 5.1 Purpose and Scope

As this ILS CAT II & III approach procedure contains a NON-ICAO-STANDARD missed approach segment - (limited radius of turn and higher than normal missed approach climb gradients) - special authorization by Austro Control GmbH is required for each operator and aircraft type.

This is to prove the performance of the aeroplane to cover both critical cases, i.e.:

- a) to have sufficient climb capability during a critical-engine-out missed approach followed by a turn, and
- b) to limit the turn radius in case of missed approach (go-around).

### 5.2 Missed approach requirements

- a) It is necessary to prove a straight climb gradient of 5,9 % for the critical engine-out climb capability at 2500 FT MSL in the approach climb configuration (where applicable) under the following conditions:
  - i) at ISA + 10°C (i.e. OAT + 20°C at 2500 FT MSL),
  - ii) at ISA - 10°C (i.e. OAT 0°C at 2500 FT MSL)**and the ANTI-ICE equipment ON.**

- b) During turn a climb gradient of at least 3,3% is required.

**Note:** A reduction of the landing weight may become necessary to achieve the above parameters.

- c) A missed approach turning area according to ICAO Doc 8168 PANS-OPS Volume II is provided and the turning radius is limited to 1780M (5840FT). Due to limited airspace available (for the turning manoeuvre) operators are informed that normally a bank-angle of more than 15° - even in case of an one-engine-out missed approach - is necessary in order to remain within protected airspace. It is the operators responsibility to ensure that the manoeuvre is covered by the Flight Operation Manual or specifically certified by the competent authority.

### 5.3 Application

Only operators of multi-engine aircraft shall apply for such a permission.

The operator shall demonstrate the CAT II/III capability including missed approach and the according procedures to Austro Control GmbH during a simulator check.

The application shall contain:

- aircraft and engine type
- the maximum permissible landing weight for that type of approach
- minimum autopilot cut out height or autoland capability
- instrument approach and landing chart (IAL)

The following missed approach performance data are required for an altitude of 2500 FT MSL:

- a) all-engines climb gradient:
  - IAS
  - bank-angle applied at
    - ISA + 10°C (i.e. OAT + 20°C),
    - ISA - 10°C (i.e. OAT 0°C)**and ANTI-ICE equipment ON**
- b) one engine inoperative climb gradient:
  - IAS
  - bank-angle applied at
    - ISA + 10°C (i.e. OAT + 20°C),
    - ISA - 10°C (i.e. OAT 0°C)**and ANTI-ICE equipment ON**

The relevant performance data shall be submitted in a listed form together with copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual or Performance Manual.

Applications shall be conveyed at least six weeks prior to the intended operations.

Operators shall address their application to:

Austro Control GmbH  
Flugsicherungsstelle Innsbruck  
ATM/TERM Innsbruck  
Postfach 1  
6026 Innsbruck  
AUSTRIA

FAX: +43 (0)5 1703 6656,  
+43 (0)5 1703 6666  
e-mail: special.procedures@austrocontrol.at  
(Ernst.Wieser@austrocontrol.at)

Remark: See chart LOWS AD 2.24-6-4

## 6. RNAV (RNP) RWY 33 – Procedure Guidelines (Authorization required)

for the application to the Austrian Civil Aviation Authority  
(refers to the procedure on chart!)

### 6.1 Purpose and Scope

This RNAV (RNP) AR Procedure is based on ICAO Doc 9905. The procedure offers possible benefits of last generation airborne navigation capabilities for the design of instrument flight procedures in terrain critical environment. ARINC 424 RF coding and navigation capability reduces the size of protected airspace during turn significantly since no wind spiral has to be considered.

Clearance for this procedure will only be issued when LO D 23 (Aualm) is not active.

NOTE: To assure availability of GNSS signal operators/pilots shall perform a RAIM check.

A tool (AUGUR by EUROCONTROL) is available on:  
<http://augur.ecacnav.com/>

### 6.2 Procedure Characteristics:

Nominal descent angle from FAF to MAPT is 3,5°.

Protected airspace is based on 2x RNP (e.g. 0,6 NM for RNP 0.3).

Protected airspace during RF Leg in accordance with ICAO Doc 9905.

The use of ARINC Path Terminators for the coding of the procedure must be limited to the following leg types:  
IF, TF, RF, HM.

ARINC 424 coding of the procedure for the transition from WS002 to WS003 and WS004 to WS005 must be RF.

During RF transition IAS must not exceed 175Kts.

The required minimum missed approach climb gradient is 2,5% (ICAO PANS-OPS Standard).

This procedure requires special authorization by Austro Control. This authorization does not relieve the operator/pilot to obtain an approval/acceptance from the competent CAA of the state of the operator/pilot if so required.

### 6.3 Equipment Requirements

- a) **Approved Dual FMS installation according AC20-138C including RNP capability of 0.3NM or better ( $\leq 0.3\text{NM}$ )**
- b) Dual GNSS and at least one IRS or equivalent  
DME/DME or VOR/DME or LOC update not authorized
- c) FMS must be capable to perform ARINC 424 RF Path Terminator
- d) Required RNAV RNP functions according EASA AMC 20-26.

### 6.4 Application

Only operators/pilots of multi-engine aircraft shall apply for such permission.

The application shall contain:

- aircraft type
- FMS type and certification
- instrument approach and landing chart
- flight crew training documentation for normal and non normal operation including documentation changes (FCOM, AFM, etc.)
- Data file with ARINC 424 coding of the procedure
- Safety Analysis in regard to accuracy, integrity, continuity and availability for normal and non normal operations

The relevant data shall be submitted in a listed form together with copies of the relevant pages of the Aeroplane Flight Manual and - if relevant other certified data.

Applications shall be conveyed at least six weeks prior to the intended operations.

Note: Details for approval shall be obtained by [special.procedures@austrocontrol.at](mailto:special.procedures@austrocontrol.at)

Operators shall address their application to:

Austro Control GmbH  
Flugsicherungsstelle Innsbruck  
ATM/TERM Innsbruck  
Postfach 1  
6026 Innsbruck  
AUSTRIA

FAX: +43 (0)5 1703 6656,  
+43 (0)5 1703 6666

e-mail: [special.procedures@austrocontrol.at](mailto:special.procedures@austrocontrol.at)  
([Ernst.Wieser@austrocontrol.at](mailto:Ernst.Wieser@austrocontrol.at))

Remark: See chart LOWS AD 2.24-6-6

Note: All existing approvals until 13 DEC 2012 remain valid !

**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 Salzburg Verfahren bei geringer Sicht treten in Kraft sobald die Wetterkriterien Werte erreichen, die eine erfolgreiche Durchführung eines "Standard" ILS CAT I RWY 15 Anfluges ungewiß oder sogar unmöglich machen. 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) Salzburg Low Visibility Procedures (LVP) will start as soon as weather criteria are reaching values which will make the successful execution of a "Standard" ILS CAT I RWY 15 approach doubtful or even impossible. Avoidance of disturbances to the ILS signals are normally achieved by providing appropriate spacing between aircraft on final approach.

<b>INKRAFTTRETEN</b> ----- <b>ACTIVATION</b>	über Funk oder ATIS: <b>"LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"</b> ----- via RTF or ATIS: <b>"LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"</b>
<b>ANWENDUNG</b> ----- <b>APPLICATION</b>	Bodensicht < 1500 M und/oder Hauptwolkenuntergrenze < 700 FT ----- Visibility < 1500 M and/or ceiling < 700 FT
<b>SCHUTZ DER "OFZ" UND DER "LOC - SENSITIVE AREA"</b> ----- <b>PROTECTION OF OFZ AND LOC - SENSITIVE AREA</b>	Wird durch ATC sichergestellt (AD 1. Punkt 4.4 und Punkt 4.6.2) ----- is ensured by ATC (AD 1. item 4.4 and item 4.6.2)
RADARKURSFÜHRUNG ----- RADAR VECTORING	Anfliegende Luftfahrzeuge werden so geführt, dass ein "INTERCEPT" des ILS spätestens bei 10 NM vor der Pistenschwelle sichergestellt ist. ----- Arriving aircraft are vectored so as to ensure an intercept of the ILS at least 10 NM from threshold.
ANFLUGFREIGABE ----- CLEARANCE FOR APPROACH	ATC erteilt eine Freigabe für einen "ILS approach" gleichgültig welche Kategorie geflogen wird. ----- ATC issues a clearance for "ILS approach" regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN ----- METEOROLOGICAL INFORMATION	Für CAT II/III Anflüge: Mit der Anflugfreigabe werden der Bodenwind (Richtung und Geschwindigkeit) und die aktuellen RVR-Werte übermittelt; vor der Position D-5,1 OES wird der aktuelle RVR-Wert nochmals übermittelt. ----- For CAT II/III Approaches: Together with the approach clearance the surface wind (direction and velocity) and the actual RVR values will be transmitted, prior overflying position D-5,1 OES RVR values will be transmitted additionally.
LANDEFREIGABE ----- CLEARANCE TO LAND	wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegenderes 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. ----- transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold, in exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly.
MELDUNGEN VON PILOTEN ----- REPORTS BY PILOTS	"RUNWAY VACATED" durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbkierteten Rollwegmittelfeuer verlassen hat ("sensitive area vacated"). ----- "RUNWAY VACATED" by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated).
AUSSERKRAFTTRETEN ----- DEACTIVATION	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 / Meßstrecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil	CAT I
<b>NOTSTROMANLAGE</b> für das Flugplatzbefeuerungssystem	CAT I
<b>LOC außerhalb der CAT II / III Toleranz</b>	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 I *
<b>DME 15 OES-RESERVESENDERS</b>	Keine ILS Anflugfreigabe
<b>L SI-RESERVESENDERS</b>	CAT I *
Teilen des <b>ANFLUGBEFEUERUNGSSYSTEMS</b>	no effect
<b>ROLLHALTBEFEUERUNG</b>	no effect

\* Anmerkung:

Wenn Sicht < 1500 M oder Hauptwolkenuntergrenze < 700 FT ("No Special VFR") keine Freigabe für ILS Anflugverfahren.

- 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 / transmitter of both TOUCHDOWN and MID-POINT	CAT I
<b>SECONDARY POWER SUPPLY</b> for the Aerodrome Lighting System	CAT I
<b>LOC out of CAT II / III tolerance</b>	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 I *
<b>DME 15 OES-STANDBY TRANSMITTER</b>	NO clearance for any ILS procedure
<b>L SI-STANDBY TRANSMITTER</b>	CAT I *
elements of the <b>APPROACH LIGHTING SYSTEM</b>	no effect
<b>STOPBAR LIGHTS</b>	no effect

\* Note:

When visibility < 1500 M or ceiling < 700 FT ("No Special VFR") no clearance for any ILS procedure.

- 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).

**LOWS AD 2.23 ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN**  
**LOWS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

- |   |   |                    |                         |                         |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|---|---|--------------------|-------------------------|-------------------------|----------------|--|---------------|--------------------|--|---------------|--|----------------|--------------------|--------------------|----------------|--|---------------|--------------------|--------------------|--------------|-----------|---------------|--------------------|--------------------|--------|---------------|-----------------|--------------------|--------------------|---------|---|-------------------------|----------------|--------------------|-------------------------|----------------|--|---------------|--------------------|--|--------|--|---------------|--------------------|--|--------|--|---------------|--------------------|--|--------|--|---------------|--------------------|--|--------|--|-----------------|--------------------|--|---------|
| <p><b>1.</b> Bei vorherrschenden Windverhältnissen mit Windgeschwindigkeiten von 6KT oder weniger haben Jets der Type B757 oder mit einer Wirbelschleppen-kategorie SCHWER mit Piste 15 für den Anflug und die Landung zu rechnen. Ausnahmen nur aus betrieblichen Gründen.</p>   | <p><b>1.</b> During wind conditions with windspeed of 6KT or less jet aircraft of aircraft type B757 or with wake turbulence category HEAVY have to expect runway 15 for approach and landing. Exceptions for operational reasons only.</p> |                    |                         |                         |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
| <p><b>2.</b> REF LOWS AD 2.24-2-1. WEF 23 AUG 2012 lauten die auf der Flugplatz-hinderniskarte-ICAO, Typ A (betriebliche Begrenzungen) verwendeten Bezeichnungen:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: right;"><b>PISTE<br/>RUNWAY</b></td> <td style="text-align: center;"><b>15 – 33</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td style="text-align: right;"><b>PISTE<br/>RUNWAY</b></td> <td style="text-align: center;"><b>16 – 34</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">RWY <b>15</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">RWY 16</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">RWY <b>33</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">RWY 34</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">THR <b>15</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">THR 16</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">THR <b>33</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">THR 34</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">ILS-<b>LOC</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">ILS-LLZ</td> </tr> </table> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl /<br/>Marking of runway designation number <b>15</b></p> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl /<br/>Marking of runway designation number <b>33</b></p> | <b>PISTE<br/>RUNWAY</b>   | <b>15 – 33</b>     | statt / instead of      | <b>PISTE<br/>RUNWAY</b> | <b>16 – 34</b> |  | RWY <b>15</b> | statt / instead of |  | RWY 16        |  | RWY <b>33</b>  | statt / instead of |                    | RWY 34         |  | THR <b>15</b> | statt / instead of |                    | THR 16       |           | THR <b>33</b> | statt / instead of |                    | THR 34 |               | ILS- <b>LOC</b> | statt / instead of |                    | ILS-LLZ | <p><b>2.</b> REF LOWS AD 2.24-2-1. WEF 23 AUG 2012 the designations used on the Aerodrome Obstacle Chart-ICAO, Type A (operating limitations) shall read:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: right;"><b>PISTE<br/>RUNWAY</b></td> <td style="text-align: center;"><b>15 – 33</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td style="text-align: right;"><b>PISTE<br/>RUNWAY</b></td> <td style="text-align: center;"><b>16 – 34</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">RWY <b>15</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">RWY 16</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">RWY <b>33</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">RWY 34</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">THR <b>15</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">THR 16</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">THR <b>33</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">THR 34</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">ILS-<b>LOC</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;">ILS-LLZ</td> </tr> </table> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl /<br/>Marking of runway designation number <b>15</b></p> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl /<br/>Marking of runway designation number <b>33</b></p> | <b>PISTE<br/>RUNWAY</b> | <b>15 – 33</b> | statt / instead of | <b>PISTE<br/>RUNWAY</b> | <b>16 – 34</b> |  | RWY <b>15</b> | statt / instead of |  | RWY 16 |  | RWY <b>33</b> | statt / instead of |  | RWY 34 |  | THR <b>15</b> | statt / instead of |  | THR 16 |  | THR <b>33</b> | statt / instead of |  | THR 34 |  | ILS- <b>LOC</b> | statt / instead of |  | ILS-LLZ |
| <b>PISTE<br/>RUNWAY</b>   | <b>15 – 33</b>  | statt / instead of | <b>PISTE<br/>RUNWAY</b> | <b>16 – 34</b>          |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | RWY <b>15</b>   | statt / instead of |                         | RWY 16                  |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | RWY <b>33</b>   | statt / instead of |                         | RWY 34                  |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | THR <b>15</b>   | statt / instead of |                         | THR 16                  |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | THR <b>33</b>   | statt / instead of |                         | THR 34                  |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | ILS- <b>LOC</b>   | statt / instead of |                         | ILS-LLZ                 |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
| <b>PISTE<br/>RUNWAY</b>   | <b>15 – 33</b>  | statt / instead of | <b>PISTE<br/>RUNWAY</b> | <b>16 – 34</b>          |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | RWY <b>15</b>   | statt / instead of |                         | RWY 16                  |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | RWY <b>33</b>   | statt / instead of |                         | RWY 34                  |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | THR <b>15</b>   | statt / instead of |                         | THR 16                  |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | THR <b>33</b>   | statt / instead of |                         | THR 34                  |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | ILS- <b>LOC</b>   | statt / instead of |                         | ILS-LLZ                 |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
| <p><b>3.</b> REF LOWS AD 2.24-2-2. WEF 23 AUG 2012 lauten die auf der Flugplatz-hinderniskarte-ICAO, Typ B verwendeten Bezeichnungen:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: right;"><b>THR</b></td> <td style="text-align: center;"><b>15</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td style="text-align: right;"><b>THR</b></td> <td style="text-align: center;"><b>16</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>33</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>34</b></td> </tr> </table> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl<br/>Marking of runway designation number <b>15</b></p> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl<br/>Marking of runway designation number <b>33</b></p>  | <b>THR</b>  | <b>15</b>          | statt / instead of      | <b>THR</b>              | <b>16</b>      |  | <b>33</b>     | statt / instead of |  | <b>34</b>     | <p><b>3.</b> REF LOWS AD 2.24-2-2. WEF 23 AUG 2012 the designations used on the Aerodrome Obstacle Chart-ICAO, Type B shall read:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: right;"><b>THR</b></td> <td style="text-align: center;"><b>15</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td style="text-align: right;"><b>THR</b></td> <td style="text-align: center;"><b>16</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>33</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>34</b></td> </tr> </table> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl<br/>Marking of runway designation number <b>15</b></p> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl<br/>Marking of runway designation number <b>33</b></p> | <b>THR</b>     | <b>15</b>          | statt / instead of | <b>THR</b>     | <b>16</b>  |               | <b>33</b>          | statt / instead of |              | <b>34</b> |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
| <b>THR</b>  | <b>15</b>   | statt / instead of | <b>THR</b>              | <b>16</b>               |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | <b>33</b>   | statt / instead of |                         | <b>34</b>               |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
| <b>THR</b>  | <b>15</b>   | statt / instead of | <b>THR</b>              | <b>16</b>               |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | <b>33</b>   | statt / instead of |                         | <b>34</b>               |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
| <p><b>4.</b> REF LOWS AD 2.24-3-1. WEF 23 AUG 2012 lauten die auf der Bodenprofilkarte-ICAO für Präzisionsanflug verwendeten Bezeichnungen:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: right;"><b>PISTE</b></td> <td style="text-align: center;"><b>15</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td style="text-align: right;"><b>PISTE</b></td> <td style="text-align: center;"><b>16</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>RUNWAY</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>RUNWAY</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>RWY THR</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>RWY THR</b></td> </tr> </table> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl /<br/>Marking of runway designation number <b>15</b></p>  | <b>PISTE</b>  | <b>15</b>          | statt / instead of      | <b>PISTE</b>            | <b>16</b>      |  | <b>RUNWAY</b> | statt / instead of |  | <b>RUNWAY</b> |  | <b>RWY THR</b> | statt / instead of |                    | <b>RWY THR</b> | <p><b>4.</b> REF LOWS AD 2.24-3-1. WEF 23 AUG 2012 the designations used on the Precision Approach Terrain Chart-ICAO shall read:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: right;"><b>PISTE</b></td> <td style="text-align: center;"><b>15</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td style="text-align: right;"><b>PISTE</b></td> <td style="text-align: center;"><b>16</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>RUNWAY</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>RUNWAY</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>RWY THR</b></td> <td style="text-align: center;">statt / instead of</td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>RWY THR</b></td> </tr> </table> <p style="margin-left: 40px;">Markierung der Pistenkennzahl /<br/>Marking of runway designation number <b>15</b></p> | <b>PISTE</b>  | <b>15</b>          | statt / instead of | <b>PISTE</b> | <b>16</b> |               | <b>RUNWAY</b>      | statt / instead of |        | <b>RUNWAY</b> |                 | <b>RWY THR</b>     | statt / instead of |         | <b>RWY THR</b>  |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
| <b>PISTE</b>  | <b>15</b>   | statt / instead of | <b>PISTE</b>            | <b>16</b>               |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | <b>RUNWAY</b>   | statt / instead of |                         | <b>RUNWAY</b>           |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | <b>RWY THR</b>  | statt / instead of |                         | <b>RWY THR</b>          |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
| <b>PISTE</b>  | <b>15</b>   | statt / instead of | <b>PISTE</b>            | <b>16</b>               |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | <b>RUNWAY</b>   | statt / instead of |                         | <b>RUNWAY</b>           |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |
|   | <b>RWY THR</b>  | statt / instead of |                         | <b>RWY THR</b>          |                |  |               |                    |  |               |  |                |                    |                    |                |  |               |                    |                    |              |           |               |                    |                    |        |               |                 |                    |                    |         |   |                         |                |                    |                         |                |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |               |                    |  |        |  |                 |                    |  |         |

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

	Seite / page	
Flugplatzkarte-ICAO	LOWS AD 2.24-1-1	Aerodrome Chart-ICAO
Aircraft Parking Chart-ICAO	LOWS AD 2.24-1-2	Aircraft Parking Chart-ICAO
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A, Betriebliche Begrenzungen (RWY 15/33)	LOWS AD 2.24-2-1	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A, Operating Limitations (RWY 15/33)
Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ B	LOWS AD 2.24-2-2	Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type B
Bodenprofilkarte für Präzisionsanflug-ICAO (RWY 15)	LOWS AD 2.24-3-1	Precision Approach Terrain Chart-ICAO (RWY 15)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 15)	LOWS AD 2.24-4-1	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 15)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (RWY 33)	LOWS AD 2.24-4-2	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (RWY 33)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO (Special Performance Departure RWY 15)	LOWS AD 2.24-4-3	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO (Special Performance Departure RWY 15)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO RNAV 1 (RWY 15)	LOWS AD 2.24-4-4	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO RNAV 1 (RWY 15)
Standard Abflugkarte Instrumenten-ICAO RNAV 1 (RWY 33)	LOWS AD 2.24-4-5	Standard Departure Chart-Instrument-ICAO RNAV 1 (RWY 33)
Standard Anflugkarte Instrumenten-ICAO	LOWS AD 2.24-5-1	Standard Arrival Chart-Instrument-ICAO
Instrumentenanflugkarte-ICAO (NDB RWY 15)	LOWS AD 2.24-6-1	Instrument Approach Chart-ICAO (NDB RWY 15)
Instrumentenanflugkarte-ICAO (ILS or LOC RWY 15)	LOWS AD 2.24-6-2	Instrument Approach Chart-ICAO (ILS or LOC RWY 15)
← Instrumentenanflugkarte-ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15)	LOWS AD 2.24-6-4	Instrument Approach Chart-ICAO (Special ILS CAT II & III RWY 15)
Instrumentenanflugkarte-ICAO RNAV (GNSS) RWY 15	LOWS AD 2.24-6-5-1	Instrument Approach Chart-ICAO RNAV (GNSS) RWY 15
Instrumentenanflugkarte-ICAO RNAV (GNSS) RWY 33	LOWS AD 2.24-6-5-2	Instrument Approach Chart-ICAO RNAV (GNSS) RWY 33
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV (RNP) RWY 33)	LOWS AD 2.24-6-6	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV (RNP) RWY 33)
Sichtanflugkarte-ICAO	LOWS AD 2.24-7-1	Visual Approach Chart-ICAO
Karte für Radarmindestflughöhen-ICAO	LOWS AD 2.24-8	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart-ICAO
Sichtflugkarte SALZBURG	LOWS AD 2.24-9	Chart for VFR flights SALZBURG