

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	KOORDINATEN UND LAGE DES FLUGPLATZBEZUGSPUNKTES ARP COORDINATES AND SITE AT AD	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	RICHTUNG UND ENTFERNUNG VON SALZBURG DIRECTION AND DISTANCE FROM SALZBURG	1.7 NM WSW
3	FLUGPLATZHÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL/BEZUGSTEMPERATUR AD ELEVATION/REFERENCE AD TEMPERATURE	430 M (1411 FT) / 25.2° C
4	GEOID UNDULATION	45 M / 148 FT
5	ORTSMISSWEISUNG/JÄHRLICHE ÄNDERUNG MAG VARIATION/ANNUAL CHANGE	3°E / JAN 2017
6	FLUGPLATZVERWALTUNG, ADRESSE, TELEFON, TELEFAX, TELEX, FLUGFERNMELDEDIENST AD ADMINISTRATION, ADDRESS, TELEPHONE, TELEFAX, TELEX, AFS	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: http://www.salzburg-airport.com
7	GENEHMIGTER FLUGVERKEHR TYPES OF TRAFFIC PERMITTED	IFR / VFR
8	ANMERKUNGEN REMARKS	- -

LOWS AD 2.3 BETRIEBSZEITEN
LOWS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	FLUGPLATZBETRIEBSLEITUNG AD ADMINISTRATION	0400 – 2200 (0300 – 2100)
2	ZOLL- UND EINWANDERUNGSBEHÖRDE CUSTOMS AND IMMIGRATION	0400 – 2200 (0300 – 2100)
3	MEDIZINISCHE VERSORGUNG MEDICAL SUPPORT	0400 – 2200 (0300 – 2100)
4	FLUGBERATUNG AIS BRIEFING OFFICE	0500 – 2100 (0400 – 2000) Selfbriefing
5	MELDESTELLE FÜR FLUGVERKEHRSDIENSTE ATS REPORTING OFFICE (ARO)	H24 AIS/ARO Wien Tel.: +43 (0)5 1703 3211 Fax: +43 (0)5 1703 3256
6	WETTERBERATUNG MET BRIEFING OFFICE	0500 – 2200 (0400 – 2100)
7	FLUGVERKEHRSDIENSTSTELLE ATS	0500 – 2200 (0400 – 2100)
8	BETANKUNG FUELLING	0430 – 2030 (0330 – 1930)
9	ABFERTIGUNG HANDLING	0400 – 2200 (0300 – 2100)
10	SICHERHEITSDIENST SECURITY	0400 – 2200 (0300 – 2100)
11	ENTEISUNG DE-ICING	0400 – 2200 (0300 – 2100)
12	ANMERKUNGEN REMARKS	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. Maintenance and repair service including electronics; spares for aircraft up to 5700 KG.
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	Bank vorhanden Bank 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	VERFÜGBARE FEUERBEKÄMPFUNGSKATEGORIEN AD CATEGORY FOR FIRE FIGHTING	Verfügbare Kategorie 9 Available category 9
2	RETTUNGSAUSRÜSTUNG RESCUE EQUIPMENT	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	MÖGLICHKEITEN ZUR ENTFERNUNG MANÖVRIERUNFÄHIGER LUFTFAHRZEUGE CAPABILITY FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT	durch externe Firma bei Bedarf on request by external company
4	ANMERKUNGEN REMARKS	- -

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

1	RÄUMUNGS-AUSRÜSTUNG TYPES OF CLEARING EQUIPMENT	Ganzjährig Schneepflüge einschließlich Lastkraftwagen, Schneeschleudern, Schneefräsen, Kehr- blasgeräte, Streugeräte (Harnstoff), 2 Airport DE-ICER. All seasons snow ploughs including motor lorries, snow blowers, rotary snow ploughs, airblast sweepers, spreaders (urea), 2 airport DE-ICER.
2	VORRANGIGE RÄUMUNGEN CLEARANCE PRIORITIES	Piste, Rollweg, Abstellfläche Runway, taxiway, apron
3	ANMERKUNGEN REMARKS	- -

1	OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ABSTELLFLÄCHE APRON SURFACE AND STRENGTH	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	BREITE, OBERFLÄCHE UND TRAGFÄHIGKEIT DER ROLLWEGE TAXIWAY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH	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 Breite/width: 23 M und/and Exit 4: 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/R/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	POSITION(EN) ZUR HÖHENMESSERKONTROLLE UND HÖHE ÜBER MEERESSPIEGEL ACL LOCATIONS AND ELEVATION	Abstellfläche - mittlere Orthshöhe 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	VOR/INS KONNTROLLPUNKTE VOR/INS CHECKPOINTS	VOR: NIL INS: Siehe Aircraft Parking chart VOR: NIL INS: See Aircraft Parking chart
5	ANMERKUNGEN REMARKS	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 - Aufsetzzonen und Festabstand - Rollwegmittellinien - Rollwegrand - Rollhaltpunkte - Zwischenhalteposition(EXIT 1, EXIT 2, IHP L1, IHP L2, IHP L3) 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, EXIT 2, IHP L1, IHP L2, IHP L3)
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	0500 – 2200 (0400 – 2100) / Austro Control GmbH unter der gebührenpflichtigen Telefonnummer 0900 97 9703 (aus Österreich) bzw. 0900 179 1703 (aus Deutschland). 0500 – 2200 (0400 – 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 AUSRÜSTUNG ZUR VERSORGUNG VON INFORMATIONEN SUPPLEMENTARY EQUIPMENT AVAILABLE FOR PROVIDING INFORMATION	Wetterradar- und Satellitenbildinformation WXR/APT, Blitzdaten Weather radar 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/A/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/A/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					
- Schwelle 33 um 240 M pisteneinwärts versetzt. Threshold 33 displaced 240 M runway inward. - 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. - Schwelle 15 um 200 M pisteneinwärts versetzt. Threshold 15 displaced 200 M runway inward. - Längsneigung der Piste, Stopp-, und Freiflächen. Siehe Flugplatzhinderniskarte Longitudinal profiles of runway, stopway and clearway. See aerodorme obstacle chart - 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. - 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 Rollwegmittellinienbefuerung 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. - 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. - 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).					

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	2660	2810	2660	2460	
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	Präzisionsanflugbefeuerung mit Blitzfeuern von 900M bis 300M vor THR 15 und Schwellenkennfeuern (ICAO-Standard, Kategorie II/III) in 5 Stufen regelbar, Erweiterte Anflugbefeuerung, weiße Blitzfeuer in Abständen von 100 M zwischen L SI (1843 M vor THR RWY 15) und Anfang der Präzisionsanflugbefeuerung. 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 L SI (1843 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: 58,89 FT; in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. PAPI, consisting of 4 units on both sides of RWY 15; Glide angle 3°; MEHT over THR RWY 15: 58,89 FT; adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel height of aircraft in approach configuration with more than 8 M check wheel clearance.
5	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG ----- TYPE AND LENGTH OF RWY TOUCHDOWN ZONE LIGHTS	weiße Unterflurfeuer ----- white surface lights
6	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND 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 PISTENRANDBEFEUERUNG ----- LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY EDGE LIGHTS	2505 M / 60 M / weiß; von versetzter Schwelle 15 pistenauswärts: 200 M rot - pisten-einwärts weiß ----- 2505 M / 60 M / white from displaced THR 15 runway outward: 200 M red - runway inward white
8	FARBE DER PISTENENDBEFEUERUNG 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	Pistenbefeuerung: 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 Anflugbefeuerung, 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, bestehend aus 4 Einheiten beidseits der RWY 33; Balken 280 M von versetzter Pisten Schwelle 33; Gleitwinkel 3°; MEHT über der THR RWY 33: 58,89 FT; in 5 Stufen regelbar. Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen. PAPI, consisting of 4 units on both sides of RWY 33; Bars 280 M from displaced THR RWY 33; Glide angle 3°; MEHT over THR RWY 33: 58,89 FT; adjustable in 5 stages. For eye-to-wheel height of aircraft in approach configuration with more than 8 M check wheel clearance.
5	ART UND LÄNGE DER PISTENAUFSETZZONENBEFEUERUNG TYPE AND LENGTH OF RWY TOUCHDOWN ZONE LIGHTS	-
6	LÄNGE, ABSTAND, FARBE UND 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 PISTENRANDBEFEUERUNG LENGTH, SPACING, COLOUR AND INTENSITY OF RWY EDGE LIGHTS	2550 M / 60 M / weiß. Von versetzter Schwelle 33 pistaenauswärts: 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 PISTENENDBEFEUERUNG UND AUSSEN-BALKEN COLOUR OF RWY END LIGHTS AND WING BARS	rot red
9	LÄNGE UND FARBE DER STOPPFLÄCHEN-BEFEUERUNG LENGTH AND COLOUR OF STOPWAY LIGHTS	100 M / rot 100 M / red
10	ANMERKUNGEN REMARKS	Pistenbefeuerung: 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: NIL Anemometer: siehe Karte LDI: NIL 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 Zwischenhalteposition: EXIT 1 und EXIT 2: rot (Hochleistungsfeuer) und zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln. IHP L1 und IHP L2: beleuchtete Hinweistafeln. IHP L3: gelbe, gerichtete Unterflurfeuer, regelbar und zusätzlich beleuchtete Hinweistafeln. 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) and additionally lighted boards. IHP L1 and IHP L2: lighted boards. IHP L3: Yellow, directional surface lights, adjustable and additionally lighted boards.
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 Flugplatzbefeuerung 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 LOWS: 48 01 13.3042N 012 50 39.2165E - 48 01 19.0000N 013 02 54.0000E - 47 47 02.0000N 013 09 10.0000E - 47 42 52.0000N 013 10 58.0000E - 47 41 13.3178N 013 04 50.6849E - entlang der Bundesgrenze bis/ along State Boundary to - 47 43 20.5946N 013 00 46.4508E - 47 46 15.5300N 012 56 32.0493E - 47 46 33.6459N 012 56 00.1538E - entlang der Bundesgrenze bis/along State Boundary to - 48 01 13.3042N 012 50 39.2165E
2	HÖHENBEGRENZUNG VERTICAL LIMITS	GND - 7000 FT AMSL
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	3050 M (10000 FT) AMSL
6	BETRIEBSZEITEN HOURS OF APPLICABILITY	H24
7	ANMERKUNGEN REMARKS	Die seitliche Begrenzung bezieht sich nur auf österreichischen Luftraum; siehe auch AIP der Bundesrepublik Deutschland. The lateral limit concerns 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	DIENTSTUNDEN HOURS OF OPERATION	ANMERKUNGEN REMARKS
1	2	3	4	5
APP	SALZBURG RADAR	123.725 MHZ 134.975 MHZ	0500 – 2200 (0400 – 2100)	¹⁾ Aktuelle ATIS Information auch über Telefon abrufbar: +43 (0)5 1703 / 6531 / Actual ATIS also available via phone: +43 (0)5 1703 / 6531 ²⁾ Außerhalb der Dienststunden der Flugverkehrsdienste wird die automatisch generierte ATIS Aussendung nicht überprüft / No verification of automatic generated ATIS broadcast outside the hours of operation of ATS Während der gesetzlichen Sommerzeit siehe GEN 2.1 / During legal summer time see GEN 2.1
TWR	SALZBURG TURM / TOWER	118.100 MHZ	0500 – 2200 (0400 – 2100)	
DEL	SALZBURG DELIVERY	121.750 MHZ	mit NOTAM oder via ATIS verlautbart / published by NOTAM or via ATIS	
ATIS	SALZBURG INFORMATION ¹⁾	133.325 MHZ	H24 ²⁾	
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 2017)	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 2017)	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 2017)	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 2017)	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.
GAISBERG DME	GSB	CH31Y	H24	N47 48 18.41 E013 06 41.80	4280FT/1304.6M	Bereich/coverage 60NM/FL500.
ASR/MSSR			H24	N47 55 05.28 E013 00 16.62		ASR 60NM/25000FT; S-Band 10CM; MSSR 120NM/46000FT; SSR modes A und/and C.
RSR/MSSR			H24	N48 28 15.09 E013 41 07.15		RSR/MSSR West: 140NM/46000FT; SSR modes A und/and C.

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 LOWS und in der TMA LOWS 1-6 (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 Anlaffungsfreigabe 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 training 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 LOWS and within TMA LOWS 1-6 (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.

4. "Code letter F"- Betrieb:

a) Allgemeines:

Folgende Verfahren sind erforderlich, um einen sicheren Betrieb von "Code letter F"-Luftfahrzeugen (z.B. A380, B747-8, AN124) auf dem Flughafen Salzburg zu gewährleisten.

Alle IFR-Verfahren sind für "Code F" freigegeben - siehe relevante Karten.

PAPI: Siehe LOWS AD 2.14; Für Luftfahrzeuge, bei welchen in Landekonfiguration der Vertikalabstand "Auge des Piloten zum Fahrwerk" mehr als 8 M beträgt, ist die Hindernisfreiheit des Fahrwerkes über der Schwelle zu überprüfen.

b) Rollverfahren:

Rollweg C, E, F und L von EXIT 3 nach Süden wie auch EXIT 3 and 4: "Oversteering Method" in den Kurven der Rollwege und den Rollwegeinmündungen zur Piste sowie die Verwendung der "Cockpit taxi camera", insbesondere bei Drehungen, wird empfohlen.

Der Umbau der Rollwegkurven und der Rollwegeinmündungen ist im Gange.

Rollweg B, D und L von EXIT 3 nach Norden sind auf geringere "Code letter" beschränkt und für "Code F"-Luftfahrzeuge gesperrt.

Allgemein ist eine niedrige Rollgeschwindigkeit auf allen Rollwegen und auf der Abstellfläche erforderlich. Auf geraden Teilen rollende Luftfahrzeuge dürfen nicht von der Mittellinienmarkierung- und -befeuerung abweichen.

Führung mittels "Follow Me"-Fahrzeug von / zur Piste wird auf Anfrage des Piloten bereitgestellt. Falls die Rollwegmittellinienmarkierungen und die Befeuerung nicht klar erkennbar sind, haben Piloten zu halten und ein "Follow Me"-Fahrzeug anzufordern.

Vor und nach der Landung / Abflug und dem Rollen werden die Piste und die Rollwege (inklusive der Schultern) durch den Betriebsleiter überprüft.

c) Rollrouten:

Während des Rollens sind die äußeren Triebwerke nur im Leerlauf zu verwenden.

Rollroute bei Landung Piste 15: TWY E oder F - TWY L - EXIT 4 - Hauptabstellfläche oder "Backtrack" RWY - TWY C - EXIT 3 - Hauptabstellfläche.

Rollroute bei Landung Piste 33: "Backtrack" RWY - TWY C - EXIT 3 - Hauptabstellfläche.

Rollroute bei Abflug Piste 15: Hauptabstellfläche - EXIT 3 - TWY C - "Backtrack" RWY.

Rollroute bei Abflug Piste 33: Hauptabstellfläche - EXIT 4 - TWY L - TWY F oder Hauptabstellfläche - EXIT 3 - TWY C - "Backtrack" RWY.

Vorsicht auf dem südlichen Teil des Rollweges L - Mindestabstand Rollwegmittellinie zum Flughafenzaun (Höhe: 2,40 M) ist 49 M. Außerhalb des Flughafenzaunes sind "Luftfahrzeug-Spotter" zu erwarten.

Wendeflächen sind an beiden Pistenenden vorhanden.

d) Parken und Bodenabfertigung:

Parken auf der Hauptabstellfläche: Zu erwarten ist das Parken auf W1, W2 oder W4 ("Push-Back" von diesen Positionen). Eine standardmäßig nicht vorgesehene Parkposition im Bereich E7-E9 ist für selbstständiges Manövrieren (kein "Push-Back" erforderlich) reserviert. Alle Luftfahrzeuge werden mittels "Follow Me"-Fahrzeug von / zu den Ausgängen der Abstellfläche geführt.

Auf der Abstellfläche gilt Mindestleistungseinstellung. Bodenabfertigung ist für alle Luftfahrzeuge möglich. Für nähere Auskünfte betreffend die Dienste ist der Flughafenbetreiber im Voraus zu kontaktieren.

e) Feuerbekämpfungskategorie "Code letter F"-Luftfahrzeuge (REF LOWS AD 2.6):

Rettungs- und Feuerbekämpfung CAT 9 verfügbar.

Für planmäßige Flüge: Während des Starts und der Landung wird ICAO CAT 10 bereitgestellt.

Für alle anderen Flüge ausgenommen Notfälle: ICAO CAT 10 wird mit einer Vorbereitungszeit von 20 Minuten bereitgestellt.

4. Code letter F operation:

a) General:

Following procedures are required to ensure a safe operation of code letter F aircraft (i.e. A380, B747-8, AN124) at Salzburg airport.

All IFR procedures are Code F approved - see relevant charts.

PAPI: See LOWS AD 2.14; For eye-to-wheel height of ACFT in approach configuration with more than 8 M check wheel clearance.

b) Taxi procedures:

TWY C, E, F and L from EXIT 3 to south and also EXIT 3 and 4: Oversteering method at TWY curves and TWY intersections to RWY and the use of "cockpit taxi camera", especially on the turns, is recommended.

Reconstruction of TWY curves and TWY intersections in progress.

TWY B, D and L from EXIT 3 to north are limited to smaller code letter and closed for code F aircraft.

Generally a slow taxi speed on all TWYs and apron is required. Taxiing ACFT on straight portions shall not deviate from centerline marking and lighting.

Guidance with a "Follow Me" car from / to the RWY is provided on pilot's request. If TWY centerline markings and lighting are not clearly visible - pilots should stop and request "Follow me" car.

Prior and after landing / departure and taxiing the runway and taxiways (including shoulders) will be checked by duty officer.

c) Taxi routes:

During taxiing the outer engines shall be used on idle power only.

Taxi route landing RWY 15: TWY E or F - TWY L - EXIT 4 - main apron or backtrack RWY - TWY C - EXIT 3 - main apron.

Taxi route landing RWY 33: Backtrack RWY - TWY C - EXIT 3 - main apron.

Taxi route departure RWY 15: Main apron - EXIT 3 - TWY C - backtrack RWY.

Taxi route departure RWY 33: Main apron - EXIT 4 - TWY L - TWY F or main apron - EXIT 3 - TWY C - backtrack RWY.

Use caution on TWY L south - minimum clearance TWY centerline to airport fence (height: 2,40 M) is 49 M. Expect aircraft spotters outside airport fence.

Turning pads available at both RWY ends.

d) Parking and ground handling:

Parking main apron: Expect parking W1, W2 or W4 (push-back out of these positions). A non standard parking position in the area E7-E9 will be reserved for self manoeuvring (no push-back required).

All ACFT are guided by "Follow Me" car from / to the exits of apron.

Use minimum power setting on apron.

Ground handling for all ACFT possible. For detailed services contact airport operator in advance.

e) Fire category code letter F aircraft (REF LOWS AD 2.6):

Rescue and firefighting CAT 9 available.

For planned flights: During take-off and landing ICAO CAT 10 will be provided.

For all other flights except emergency: ICAO CAT 10 will be provided with lead time of 20 minutes.

5. Ankommende IFR Flüge haben sofern keine anders lautende Freigabe erhalten wurde, die im Flugplan angegebene Flugroute inklusive Standard arrival route (siehe LOWS AD 2.24-5-1) abzufliegen und danach in das veröffentlichte Warteverfahren einzufliegen. Radarkursführung wird seitens ATC pistenabhängig freigegeben.

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

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 Flughafens 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 lärmmindernde 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 1st of October until 31st 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 performance limits of the aircraft (see LOWS AD 2.24).

4. RNAV VISUAL V 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.

In case of coded visual segment the published missed approach procedure remains valid and any coded or non-coded discontinuation of the approach after WS835 (published MAPt) is to be considered a balked landing procedure of the operator for which no PANS-OPS obstacle clearance is guaranteed.

For further information or assistance contact the Instrument Flight Procedure Team under the following E-Mail Address: atm_ifp@austrocontrol.at

LOWS AD 2.22 FLUGVERFAHREN
LOWS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Radargeführte Anflüge innerhalb der TMA LOWS 1-6

Innerhalb der TMA LOWS 1-6 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 LOWS bzw. in den Luftraum D der TMA LOWS 1-6 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 LOWS und Luftraum D der TMA LOWS 1-6 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 LOWS

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 LOWS 1-6

Within the TMA LOWS 1-6 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 LOWS or airspace D of TMA LOWS 1-6 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 LOWS and airspace D of TMA LOWS 1-6 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 LOWS

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.

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 LOWS 1-6

Freigabeeinholung für Luftraum D siehe 2.1

3. Hänge- und Paragleitergebiete

3.1 TRA Gaisberg, TRA Schwarzenberg A und B

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.

3.3 TRA LOWS N

Siehe ENR 5.5

- 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 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 LOWS 1-6

Clearance for airspace D see 2.1

3. Hang- and Paragliding Areas

3.1 TRA Gaisberg, TRA Schwarzenberg A and B

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.

3.3 TRA LOWS N

See ENR 5.5

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
Department ATM/IFP
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

FAX: +43 (0)5 1703 2006,
e-mail: special.procedures@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2.24-6-4

6. RNAV (RNP) Z 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.

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 FAP: 3,5° (6,1%).

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 MAX IAS 175KT.

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 national aviation authority of the state of the operator/pilot.

6.3 Equipment Requirements

- Approved Dual FMS installation according AC20-138D including RNP capability of 0.3NM or better ($\leq 0.3\text{NM}$)
- Dual GNSS and at least one IRS or equivalent
DME/DME or VOR/DME or LOC update not authorized
- FMS must be capable to perform ARINC 424 RF Path Terminator
- 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
- a copy of the letter of approval to conduct RNP AR operations granted by their national aviation authority

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

Operators shall address their application to:

Austro Control GmbH
Department ATM/IFP
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

FAX: +43 (0)5 1703 2006,
e-mail: special.procedures@austrocontrol.at

Remark: See chart LOWS AD 2.24-6-6

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.

INKRAFTTRETEN	über Funk oder ATIS: "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"
ACTIVATION	via RTF or ATIS: "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"
ANWENDUNG	Bodensicht < 1500 M und/oder Hauptwolkenuntergrenze < 600 FT
APPLICATION	Visibility < 1500 M and/or ceiling < 600 FT
SCHUTZ DER "OFZ" UND DER "LOC - SENSITIVE AREA"	Wird durch ATC sichergestellt (AD 1. Punkt 4.4 und Punkt 4.6.2)
PROTECTION OF OFZ AND LOC - SENSITIVE AREA	is ensured by ATC (AD 1. item 4.4 and item 4.6.2)
RADARKURSFÜHRUNG	Anfliegende Luftfahrzeuge werden so geführt, dass ein "INTERCEPT" des ILS spätestens bei 10 NM vor der Pistenschwelle sichergestellt ist.
RADAR VECTORING	Arriving aircraft are vectored so as to ensure an intercept of the ILS at least 10 NM from threshold.
ANFLUGFREIGABE	ATC erteilt eine Freigabe für einen "ILS approach" gleichgültig welche Kategorie geflogen wird.
CLEARANCE FOR APPROACH	ATC issues a clearance for "ILS approach" regardless of category flown.
WETTERINFORMATIONEN	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.
METEOROLOGICAL INFORMATION	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	wird normalerweise übermittelt bevor ein anfliegendes Luftfahrzeug 2 NM von der Pistenschwelle entfernt ist; in Ausnahmefällen kann die Erteilung bis zu einer Entfernung von 1 NM verzögert werden; Piloten werden entsprechend informiert.
CLEARANCE TO LAND	transmission normally prior an arriving aircraft reaches 2 NM from threshold, in exceptional cases transmission may be delayed until distance 1 NM in which case pilots will be informed accordingly.
MELDUNGEN VON PILOTEN	"RUNWAY VACATED" durch den Piloten, wenn sein Luftfahrzeug die gelb/grün farbmarkierten Rollwegmittelfeuer verlassen hat ("sensitive area vacated").
REPORTS BY PILOTS	"RUNWAY VACATED" by the pilot as soon as his aircraft has left the yellow/green colourcoded section of the exit taxiway (sensitive area vacated).
AUSSERKRAFTTRETEN	Information über Funk und/oder Entfernen der entsprechenden ATIS Aufsprache.
DEACTIVATION	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
MESSANLAGE FÜR DIE PISTENSICHT oder Ausfall der Anzeigen / Meß- strecken für sowohl Aufsetzzone als auch Mittelteil	CAT I
NOTSTROMANLAGE für das Flugplatzbefeuerungssystem	CAT I
LOC außerhalb der CAT II / III Toleranz	CAT I
LOC "Sensitive area" NICHT FREI	CAT I
ILS-KONTROLLMONITORE bei ATC	CAT I
WINDINFORMATION nicht verfügbar	CAT I
FERNFELDMONITORS	CAT II
LOC-RESERVESENDERS	CAT I *
DME 15 OES-RESERVESENDERS	Keine ILS Anflugfrei- gabe
L SI-RESERVESENDERS	CAT I *
Teilen des ANFLUGBEFEUERUNGS- SYSTEMS	no effect
ROLLHALTBEFEUERUNG	no effect

* Anmerkung:

Wenn Sicht < 1500 M oder

| Hauptwolkenuntergrenze < 600 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
RVR ASSESSMENT SYSTEM or failure of display / transmissio- meter of both TOUCHDOWN and MID- POINT	CAT I
SECONDARY POWER SUPPLY for the Aerodrome Lighting System	CAT I
LOC out of CAT II / III tolerance	CAT I
LOC Sensitive area NOT VACATED	CAT I
ATC-ILS MONITORING DEVICE	CAT I
WIND INFORMATION not available	CAT I
FARFIELD MONITOR	CAT II
LOC-STANDBY TRANSMITTER	CAT I *
DME 15 OES-STANDBY TRANSMITTER	NO clearance for any ILS procedure
L SI-STANDBY TRANSMITTER	CAT I *
elements of the APPROACH LIGHTING SYSTEM	no effect
STOPBAR LIGHTS	no effect

* Note:

When visibility < 1500 M or

| ceiling < 600 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

1. Bei vorherrschenden Windverhältnissen mit Windgeschwindigkeiten von 6KT oder weniger haben Jets der Type B757 oder mit einer Wirbelschleppenategorie SCHWER mit Piste 15 für den Anflug und die Landung zu rechnen.
Ausnahmen nur aus betrieblichen Gründen.

1. 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.

2. "Waypoint"-Liste - Instrumentenflugverfahren

2. Waypoint list - Instrument flight procedures

IDENT	LAT	LONG	REF
BADIT	48 09 52.00N	012 50 04.00E	STAR
BUMUK	47 24 08.25N	013 30 23.65E	IAP RWY 33
DE TSA	46 48 09.00N	012 16 52.00E	SID RWY 15, SID RWY 33
MATIG	48 03 30.93N	013 32 29.38E	STAR
NEMAL	47 55 05.00N	013 29 54.00E	SID RWY 15, SID RWY 33
NUBRA	47 44 35.05N	013 56 16.49E	STAR
PEREX	47 38 22.30N	013 14 37.53E	SID RWY 15, SID RWY 33
RASTA	47 29 43.54N	013 22 52.92E	STAR
RW33	47 47 02.57N	013 00 35.34E	IAP RWY 33
SIMBA	48 13 48.55N	013 00 56.94E	SID RWY 15, SID RWY 33
TITIG	48 03 32.00N	012 33 34.00E	SID RWY 15, SID RWY 33, STAR
TRAUN	47 58 29.00N	012 35 15.00E	SID RWY 15, SID RWY 33, STAR
UNKEN	47 49 18.42N	012 36 03.59E	STAR
VERDA	47 32 00.00N	013 20 00.00E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS001	47 28 31.88N	013 26 33.09E	IAP RWY 33
WS002	47 33 12.07N	013 22 27.14E	IAP RWY 33
WS003	47 34 10.64N	013 19 54.59E	IAP RWY 33
WS004	47 34 10.28N	013 15 57.11E	IAP RWY 33
WS005	47 34 56.62N	013 13 36.59E	IAP RWY 33
WS006	47 45 12.18N	013 01 45.04E	IAP RWY 33
WS007	47 58 03.11N	012 53 38.68E	IAP RWY 33
WS008	48 00 09.30N	012 53 33.94E	IAP RWY 33
WS009	47 36 10.25N	013 15 56.62E	IAP RWY 33
WS010	47 32 10.66N	013 19 54.88E	IAP RWY 33
WS501	47 48 05.62N	013 42 23.62E	STAR
WS502	47 52 57.58N	013 22 54.47E	STAR
WS503	47 55 42.93N	013 11 44.75E	STAR
WS504	47 38 22.72N	013 14 36.94E	STAR
WS505	47 50 06.75N	013 03 19.05E	STAR
WS506	47 56 46.39N	012 48 05.24E	STAR
WS507	47 59 37.30N	012 47 39.77E	STAR
WS508	48 01 08.23N	012 47 47.45E	STAR

IDENT	LAT	LONG	REF
WS610	47 49 23.04N	012 59 06.53E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS616	47 54 56.02N	012 44 43.86E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS617	47 52 17.26N	012 40 16.38E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS619	47 52 59.26N	012 49 54.29E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS625	47 58 22.36N	013 08 45.43E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS626	47 55 47.43N	013 05 52.91E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS627	47 55 34.85N	013 13 18.61E	SID RWY 15, SID RWY 33
WS633	47 46 11.22N	013 01 07.77E	SID RWY 15
WS634	47 52 31.99N	013 02 15.80E	SID RWY 15
WS813	47 57 56.96N	012 45 34.51E	IAP RWY 15
WS814	48 01 52.57N	012 59 16.35E	IAP RWY 15
WS815	47 59 54.97N	012 52 25.17E	IAP RWY 15
WS816	47 55 30.24N	012 55 13.67E	IAP RWY 15
WS817	47 51 37.70N	012 57 41.28E	IAP RWY 15
WS831	47 59 28.01N	012 53 25.19E	IAP RWY 33
WS832	48 01 21.80N	013 07 07.80E	STAR, IAP RWY 33
WS833	47 58 44.65N	013 00 47.22E	IAP RWY 33
WS834	47 52 40.41N	013 02 38.87E	IAP RWY 33
WS835	47 49 32.39N	013 03 36.26E	IAP RWY 33
WS836	47 46 25.49N	013 04 33.25E	IAP RWY 33
WS837	47 45 45.56N	013 01 23.97E	IAP RWY 33
WS838	47 46 11.96N	013 02 55.61E	IAP RWY 33

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 VISUAL V RWY 33	LOWS AD 2.24-6-5-2	Instrument Approach Chart-ICAO RNAV VISUAL V RWY 33
Instrumentenanflugkarte-ICAO (RNAV (RNP) Z RWY 33)	LOWS AD 2.24-6-6	Instrument Approach Chart-ICAO (RNAV (RNP) Z 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