

Landeanflug

Nach Aufnahme des Sichtkontaktes zur PAPI-Anzeige ist der Endanflug mit einem Gleitwinkel von 4,00 Grad durchzuführen, beim LOC/DME – RWY 27-Anflug spätestens ab der Sinkflugmindesthöhe (MDA). Das setzt voraus, daß die anfliegenden Luftfahrzeugführer ausreichend geschult sind, einen stabilisierten Anflug mit diesem Gleitwinkel durchzuführen. Der jeweilige Schwellen-anfang gilt als 50 ft-Überflughöhepunkt für die zu berechnende Landestrecke.

Der PAPI-Anzeige muß bis zum Überflug des Hindernisses „Straße“ mit einer max. zulässigen Abweichung nach unten von 3-mal Rot-Anzeige gefolgt werden. Dies gilt auch für den LOC/DME –RWY 27- Anflug mit anschließendem PAPI-Sichtkontakt.

Bei Ausfall der PAPI muß eine entsprechende Information durch die zuständigen Lotsen an die LFZ-Besatzungen mit dem expliziten Hinweis übermittelt werden, daß Anflüge sodann nicht mehr zulässig bzw. abzubrechen sind.

Für Flugbetrieb nach IFR sollen die Anforderungen an einen stabilisierten Anflug auf die Landebahn 27 spätestens am MAPt hergestellt sein. Dieser wird definiert durch dieusterspezifische Landegeschwindigkeit V_{REF} sowie etwaige Zuschläge für Böen.

Start

Für den Start RWY 27 ist eine Mindestüberflughöhe von 370 ft MSL, für RWY 09, 380 ft MSL über den angrenzenden Straßen einzuhalten (mehrmotorige Luftfahrzeuge mit allen Triebwerken in Betrieb). Die Vorschriften zum Betrieb von mehrmotorigen Luftfahrzeugen in Luftfahrtunternehmen bezüglich Berücksichtigung eines Triebwerkausfalles beim Start bleiben hiervon unberührt.

Sonstiges

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat vor jedem Flug den Nachweis zu erbringen, daß die nach den Angaben des Flughandbuchs erforderlichen Start- und Landestrecken (einschl. Berücksichtigung von kontaminierter Bahnoberfläche) die verfügbaren Start- und Landestrecken nicht übersteigen und ein Überflug der Straßen in den festgelegten Mindestüberflughöhen gewährleistet ist. Der Nachweis ist an Bord mitzuführen. Luftfahrzeuge mit einer Anfluggeschwindigkeit der Kategorie C (siehe ICAO Doc 8168) dürfen nur betrieben werden, wenn die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt werden und im Endanflug mit einer V_{REF} von weniger als 121 kt angefliegen wird.

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat sich anhand AIP, AD 2 EDFM (ICAO-Hinderniskarte Type A) über die besondere Hindernissituation im An- und Abflugsektor zu informieren.

Für alle im AIP als Einzelmuster aufgeführten LFZ-Muster, die eine Bezugslängende von >1200 m aufweisen, ist der Nachweis der maximal zulässigen Start- bzw. Landemasse am VLP Mannheim unter Annahme von ICAO-Standardbedingungen (ISA) sowie für 30°C Außentemperatur am Boden (ISA + 15°C) zu erbringen.

Zustimmungserfordernis/Erklärung

Mit mehrmotorigen Luftfahrzeugen dürfen An- und Abflüge zum / vom Verkehrslandeplatz Mannheim City nur mit vorheriger Zustimmung des Regierungspräsidiums Karlsruhe - Luftaufsichtsstelle Verkehrslandeplatz Mannheim City- durchgeführt werden.

Dasselbe gilt bei An- und Abflügen einmotoriger Luftfahrzeuge nach Instrumentenflugregeln zum / vom Verkehrslandeplatz Mannheim City.

Die Zustimmung des Regierungspräsidiums Karlsruhe gilt als erteilt, wenn der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder Flugbetriebsleiter des Luftfahrtunternehmens vor dem An- bzw. Abflug gegenüber der

Luftaufsichtsstelle Verkehrslandeplatz
Mannheim City
Flugplatz
68163 Mannheim
Fax: +49 621 4193970

folgende Erklärung abgegeben hat:

Erklärung der Piloten der allgemeinen Luftfahrt

Bezug: Verfügung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 19.10.2016

Angaben zum beabsichtigten Flug:

- Name und Anschrift des verantwortlichen Luftfahrzeugführers (mit Telefon und Faxanschluß)
- Luftfahrzeugmuster und Kennzeichen

Erklärung:

Ich erkläre hiermit, daß ich mich als verantwortlicher Luftfahrzeugführer mit den für den VLP Mannheim geltenden Betriebsbedingungen vertraut gemacht habe und mit dem Luftfahrzeug die Voraussetzungen für An- und Abflüge erfülle.

Datum:

Unterschrift:

Approach

After establishing visual contact with the PAPI, final approach shall be conducted at a glide angle of 4.00 degrees, or during a LOC/DME approach to RWY 27 at the latest when reaching the minimum descent altitude (MDA). This presupposes that the pilots of the approaching aircraft have received sufficient training to conduct a stabilised approach at this glide angle. The beginning of each threshold shall be considered as the 50 ft fly-over point for calculating the landing distance.

The PAPI must be followed until the obstacle "road" is overflown with a maximum permissible deviation below the glide slope of three red indicator lights. This also applies to LOC/DME approaches to RWY 27 with subsequent PAPI visual contact.

If the PAPI is out of service, the responsible air traffic controller has to inform the aircraft crews explicitly that approaches are no longer permitted, or must be discontinued.

For IFR flight operations, the requirements for a stabilised approach to RWY 27 have to be established at the latest when crossing MAPt. This is defined by the type-specific landing speed V_{REF} along with possible adjustments for wind gusts.

Take-off

Take-offs from RWY 27 shall maintain a minimum crossing altitude of 370 ft MSL above the bordering roads, 380 ft MSL for RWY 09 (multi-engine aircraft with all engines in operation). The regulations for the operation of multi-engine aircraft by air carriers concerning engine failure during take-off remain unaffected.

Miscellaneous

Prior to each flight, the pilot-in-command shall provide evidence that the take-off and landing distances required according to the flight manual (including contaminated RWY surface) do not exceed the take-off and landing distances available, and that overflying of the roads at the established minimum crossing altitude is ensured. The documentation demonstrating this shall be carried on board the aircraft. Aircraft with category C approach speed (see ICAO Doc 8168) may only be operated if the conditions mentioned above have been fulfilled and if the final approach is conducted with a V_{REF} of less than 121 kt.

The pilots-in-command shall familiarise themselves with AIP AD 2 EDFM (ICAO obstacle chart type A) about the special obstacle situation in the approach and departure sector.

All aircraft types listed as single types in the AIP with a reference runway length of >1200 m shall provide evidence of their maximum permissible take-off and landing mass to Mannheim City Airport as required under ICAO standard conditions (ISA) and 30°C outside ground temperature (ISA + 15°C).

Necessity of Consent/Declaration

Multi-engine aircraft may only conduct approaches and departures to/from Mannheim City Airport with the prior consent of the "Regierungspräsidium Karlsruhe - Luftaufsichtsstelle Mannheim City Airport".

The same applies to IFR approaches and departures to/from Mannheim City Airport by single-engine aircraft.

Approval by the "Regierungspräsidium Karlsruhe" is deemed granted if the pilot or the flight operations manager of the air carrier has submitted the declaration below to

Luftaufsichtsstelle Verkehrslandeplatz
Mannheim City
Flugplatz
68163 Mannheim
Fax: +49 621 4193970

Declaration for general aviation pilots

Re: Order issued by the "Regierungspräsidium Karlsruhe" dated 19 October 2016.

Information about the intended flight:

- Name and address of the pilot-in-command (include telephone and fax)
- Aircraft type and aircraft registration

Declaration:

As pilot-in-command, I hereby declare that I have familiarised myself with the special operating conditions and, with the aircraft, meet the requirements for conducting approaches and departures to Mannheim City Airport.

Date:

Signature: