

EDFM AD 2.20 Local aerodrome regulations

1. Zugelassene Luftfahrzeuge

- Flugzeuge bis zu 10.000 kg höchstzulässiger Flugmasse (MPM) auf der Hartbelagbahn
- DO 328/110/120/130
- Dash 8/Serie 100 und 300
- ATR 42-500
- Falcon 50, 2000, 900 EX/DX
- Challenger 300
- Cessna 680
- Embraer Legacy 450, 500
- Embraer Praetor 550 /Praetor 650
- Flugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse (MPM) auf der Grassbahn
- aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge

2. Allgemeine Betriebsbedingungen

Alle Anflüge, IFR und VFR, haben sich bis zum Überflug der unmittelbar vor der Start- und Landebahn befindlichen Straßen B38a (Landebahn 27) und Wilhelm-Varnholt-Allee (Landebahn 09) nach der Anzeige der PAPI-Anlagen zu richten, um die festgelegten Mindestüberflughöhen über den Straßen zu gewährleisten.

Starts dürfen nur stattfinden, wenn (mit allen Triebwerken in Betrieb) eine Mindestflughöhe von 370 ft MSL (Startbahn 27) bzw. 380 ft MSL (Startbahn 09) über dem unmittelbar an den Flugplatz angrenzenden Straßen (B38a / Wilhelm-Varnholt-Allee) eingehalten werden kann.

Für alle Startvorgänge nach Instrumentenflugregeln (IFR) für einmotorige bzw. mehrmotorige Luftfahrzeuge, welche im Fall eines Triebwerkausfalls die geforderten Minimumsteigfluggradienten nicht einhalten können, gelten nachfolgende Minimumsbedingungen:

1. Bodensicht: min. 1500 m
2. Hauptwolkenuntergrenze: min. 300ft über Grund (AGL)

Für alle Startvorgänge nach Instrumentenflugregeln (IFR) für mehrmotorige Luftfahrzeuge ist nach VERORDNUNG (EU) Nr. 965/2012 DER KOMMISSION vom 5. Oktober 2012, SPA.LVO.115 eine Mindestbodensicht von 800 m erforderlich.

Für die Mindestbodensicht für Startvorgänge nach Sichtflugregeln (VFR) gilt die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, SERA.5001 (Tabelle S5-1).

Für Sonderflüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen gelten die Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, Anhang SERA.5010.

Für alle Landevorgänge unter IFR-Bedingungen in Betriebsrichtung 27 von Luftfahrzeugen ist eine **Mindestbodensichtweite von 1800 m** erforderlich. Für alle Landevorgänge unter Sichtflugbedingungen und SVFR von Luftfahrzeugen mit Ausnahme von Drehflüglern ist eine **Mindestbodensichtweite von 1800 m** erforderlich. Die Bodensichtweite für deren Platzrundenflüge (circling approaches, derzeit 3000 m) ist zu beachten.

Alle An- und Abflüge mit mehrmotorigen Luftfahrzeugen sowie alle IFR-An- und Abflüge mit einmotorigen Luftfahrzeugen dürfen nur stattfinden, wenn sich die Luftfahrzeugführer vor dem ersten An- und/oder Abflug mit den besonderen Betriebsbedingungen vertraut gemacht haben und die vorgeschriebenen Flugverfahren anwenden können.

3. Besondere Betriebsbedingungen

Vor dem ersten Start bzw. Anflug ist die Zustimmung des Regierungspräsidenten Karlsruhe - Luftaufsichtsstelle Verkehrsländeplatz Mannheim City- erforderlich, die als erteilt gilt, wenn der Luftfahrzeugführer oder der Flugbetriebsleiter des Luftfahrtunternehmens die unten aufgeführte Erklärung abgegeben hat.

Als Routinenachweis für Luftfahrzeugführer, die den VLP Mannheim im IFR-Betrieb als PIC nutzen wollen, sind vor dem ersten Start bzw. Anflug nachfolgende Voraussetzungen zu erfüllen:

a) Es sind drei Starts und Landungen unter Aufsicht eines zertifizierten Prüfers/Ausbilders (Type Rating Instructor/Examiner – TRI/TRE bzw. CRI/FI) durchzuführen (davon eine Flugdurchführung bei Nacht innerhalb von 12 Monaten nach dem ersten Einweisungsflug).

b) Alternativ ist ein entsprechender Nachweis in einem behördlich zertifizierten Simulator welcher über eine detailgetreue Szenerie für den Verkehrsländeplatz Mannheim verfügt, möglich.

c) Es ist mindestens 1 Flug halbjährlich auf dem VLP Mannheim durchzuführen, ansonsten erlischt die Berechtigung und ist zur Wiederaufnahme der Flugberechtigung anhand a) oder b) erneut durchzuführen.

1 Authorized aircraft

- Airplanes up to 10.000 kg MPM on the hard surface RWY
- DO 328/110/120/130
- Dash 8/series 100 and 300
- ATR 42-500
- Falcon 50, 2000, 900 EX/DX
- Challenger 300
- Cessna 680
- Embraer Legacy 450, 500
- Embraer Praetor 550 /Praetor 650
- Airplanes up to 5.700 kg MPM on the grass RWY
- aerodynamically-steered ultra-light aircraft

2. General operating conditions

All IFR and VFR approaches shall use the precision approach path indicator (PAPI) to orient themselves up to the point where they are flying over the roads directly in front of the runways - specifically the B38a (RWY 27) and Wilhelm-Varnholt-Allee (RWY 09) - to ensure that established minimum crossing altitudes are maintained above the roads.

Take-offs may only be conducted if (with all engines operating) a minimum flight altitude of 370 ft MSL (RWY 27) or 380 ft MSL (RWY 09) can be maintained over the roads (B 38a / Wilhelm-Varnholt-Allee) immediately bordering the airfield.

The following minima shall apply to all IFR take-offs by single engine or multi-engine aircraft that experience an engine failure during take-off and cannot maintain the required minimum climb gradients:

1. Ground visibility: at least 1500 m
2. Ceiling: at least 300ft above ground level (AGL)

All IFR take-offs by multi-engine aircraft require a minimum visibility of 800 m in accordance with Commission Regulation (EU) No 965/2012, SPA.LVO.115.

VFR take-offs require a minimum visibility in accordance with Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.5001 of 26 September 2012 (Table S5-1).

Special VFR flights in control zones are covered by the provisions of the Commission Implementing Regulation No 923/2012, Annex SERA.5010.

All aircraft conducting IFR landings on RWY 27 require a **minimum ground visibility of 1800 m**. All aircraft conducting VFR and SVFR landings, with the exception of rotorcraft, require a **minimum ground visibility of 1800 m**. The ground visibility for their traffic circuit flights (circling approaches, currently 3000 m) must be complied with.

All approaches and departures with multi-engine aircraft as well as all IFR approaches and departures with single-engine aircraft may only be conducted if pilots have familiarised themselves with the specific operating conditions prior to the first approach and/or departure, and are able to apply the prescribed flight procedures.

3. Special operating conditions

Prior to the first take-off and/or approach, the consent of the "Regierungspräsidium Karlsruhe - Luftaufsichtsstelle Mannheim City Airport" (Karlsruhe Regional Commissioner's Office - aviation supervision authority) is necessary. This is deemed granted if the pilot or the flight operations manager of the air carrier has submitted the declaration below.

Prior to their first take-off and/or approach, pilots wishing to use Mannheim City Airport for IFR operations as the pilot-in-command (PIC) must provide evidence that they meet the following requirements:

a) Three take-offs and landings shall be conducted under the supervision of a certified type rating instructor/examiner - TRI/TRE or CRI/FI. (One of these shall be conducted at night within a 12-month period after the first familiarisation flight).

b) Alternatively, pilots may demonstrate their ability in a simulator authorised by the authorities which has a detailed scenario of Mannheim City Airport.

c) A minimum of one flight shall be conducted at Mannheim City Airport every six months. Otherwise, the authorisation shall become invalid and a new authorisation needs to be acquired as in a) or b).