

EDFM AD 2.1 Aerodrome Location Indicator and Name

EDFM Mannheim City

EDFM AD 2.2 Aerodrome Geographical and Administrative Data

1	ARP coordinates and site at AD	N 49 28 21.74 E 008 30 51.35 -
2	Direction and distance from city	3,5 km (1.9 NM) E city centre
3	Elevation/Reference temperature	309 ft / 26.6°C
4	MAG VAR/Annual change	1.4° E (2012,07) / -
5	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFTN	Rhein-Neckar Flugplatz GmbH Flugplatz 68163 Mannheim Tel.: +49 (0)621 41939-0 (Airfield) +49 (0)170 5823996, +49 (0)175 8695258, +49 (0)172 8818169, +49 (0)172 9774242, +49 (0)170 5234335, +49 (0)151 22631006, +49 (0)172 6218060, +49 (0)160 1525272 (PPR request) Fax: +49 (0)621 41939-80 (Airfield) AFTN:EDFMZTX
6	Types of traffic permitted	IFR / VFR
7	Remarks	Nil

EDFM AD 2.3 Operational Hours

1	AD Administration	Mon – Fri: 0500 (0400) – 2000 (1900) Sat, Sun, HOL: 0700 (0600) – 1900 (1800) Other times: PPR
2	Customs and immigration	O/R, 30 MIN before
3	Health and sanitation	-
4	AIS Briefing Office	-
5	ATS Reporting Office (ARO)	AIS-C H24 Tel.: +49 (0)69 78072 500 Fax: +49 (0)69 78072 505
6	MET Briefing Office	See EDFM AD 2.11
7	ATS	As AD Administration
8	Fuelling	As AD Administration
9	Handling	O/R
10	Security	-
11	De-icing	-
12	Remarks	Nil

EDFM AD 2.4 Handling Services and Facilities

1	Cargo-handling facilities	Restricted
2	Fuel/oil types	Jet A1, AVGAS 100 LL / 80, 100, W 80, W 100, W 15, W 50
3	Fuelling facilities/capacity	Fuel pumps 100 LL, Jet A1, pressure refuelling with Jet A1
4	De-icing facilities	-
5	Hangar space for visiting aircraft	Restricted
6	Repair facilities for visiting aircraft	Available
7	Remarks	Oxygen and related servicing available

EDFM AD 2.5 Passenger Facilities

1	Hotels	Available
2	Restaurants	Available
3	Transport	Taxi, local public transport, rent-a-car
4	Medical facilities	-
5	Bank and Post Office	-
6	Tourist Office	-
7	Remarks	Nil

EDFM AD 2.6 Rescue and Fire Fighting Services

1	AD category for fire fighting	4 (FLF Impact 6000)
2	Rescue equipment	Hydraulic Spreader, Lifting Bag 2 x 3 t
3	Capability for removal of disabled aircraft	Available up to 4 t MTOW
4	Remarks	Nil

EDFM AD 2.7 Seasonal Availability – Clearing

1	Types of clearing equipment	-
2	Clearance priorities	-
3	Remarks	Seasonal availability unrestricted

EDFM AD 2.8 Aprons, Taxiways and Check Locations Data

1	Apron surface and strength	CONC
2	Taxiway width, surface and strength	Width: 10 m
3	ACL location and elevation	-
4	VOR/INS checkpoints	-
5	Remarks	Nil

EDFM AD 2.9 Surface Movement Guidance and Control System and Markings

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	-
2	RWY and TWY markings and LGT	RWY designation, RCL, THR marking, TWY centre line, taxi holding position, taxi guide lines, RWY edge line RWY, TWY lighted.
3	Stop bars	-
4	Remarks	TWY signs

EDFM AD 2.10 Aerodrome Obstacles

Refer to EDFM AD 2.24 Aerodrome Obstacle Chart (AOC)

EDFM AD 2.11 Meteorological Information Provided

1	Associated MET Office	Advisory Center for Aviation (ACA) Central
2	Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	ACA Central 9 HR
4	Type of landing forecast Interval of issuance	-
5	Briefing/consultation provided	see No. 10 by phone
6	Flight documentation Language(s) used	Charts, abbreviated plain language text ²⁾ English, German
7	Charts and other information available for briefing or consultation	SWC, W/T charts, SIGMET, METAR/TAF enroute ²⁾
8	Supplementary equipment available for providing information	-
9	ATS units provided with information	-
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Individual weather consultation: ACA Central Tel.: 0900 10 77 22 4 ¹⁾ ¹⁾ Value-added service prices see GEN 3.5-13 and 14 ²⁾ Provided by: www.flugwetter.de

EDFM AD 2.12 Runway Physical Characteristics

Designations RWY No	True Bearing	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
09	093°	1066 x 25	18/F/A/X/T ASPH*	N 49 28 22.762 E 008 30 21.964	THR 309 ft
27	273°	1066 x 25	18/F/A/X/T ASPH*	N 49 28 21.041 E 008 31 11.949	THR 306 ft

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions** (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
see AOC	-	-	1186 x 150	-	* with cross grooves
see AOC	-	-	1186 x 150	-	* with cross grooves
** Restricted at the end of RWY 27 to the SW in its whole length at least 20 m wide, paved with the same strength as a hard surface RWY					

EDFM AD 2.13 Declared Distances

RWY Designator	TORA* (m)	TODA* (m)	ASDA* (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
09	1013	1066	1066	1060	-
27	1060	1066	1066	1013	-
* + 60 m if the paved strip in front of the beginning of the RWY is used					

EDFM AD 2.14 Approach and Runway Lighting

RWY Designator	APCH light+ type INTST	THR light colour INTST	PAPI MEHT	TDZ light	RWY centre line light spacing colour, INTST	RWY edge light colour INTST	RWY end light colour INTST	SWY light colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
09	-	G VRB LIH	4° 47 ft	-	-	W VRB LIH	R VRB LIH	-
27	W VRB LIL	G VRB LIH	4° 49 ft	-	-	W VRB LIH	R VRB LIH	-
Remark: + Sequence flashes available on both thresholds								

EDFM AD 2.15 Other Lighting, Secondary Power Supply

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN white on TWR
2	LDI location and LGT, Anemometer location and LGT	See Chart AD 2 EDFM 2-5 Wind direction indicator, Signal area
3	TWY edge and centre line lighting	TWY edge lights: B LIL
4	Secondary power supply/switch-over time	Secondary power supply available.
5	Remarks	Nil

EDFM AD 2.16 Helicopter Landing Area

1	Coordinates TLOF or THR of FATO	-
2	TLOF and/or FATO elevation M/FT	-
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	-
4	True and MAG BRG of FATO	-
5	Declared distance available	-
6	APP and FATO lighting	-
7	Remarks	Not specified; according to directions from TWR

EDFM AD 2.17 ATS Airspace

1	Designation and lateral limits	CTR Mannheim
2	Vertical limits	2000 ft MSL
3	Airspace classification	D
4	ATS unit call sign Language(s)	MANNHEIM TOWER English, German
5	Transition altitude	5000 ft MSL
6	Remarks	For detailed airspace description see ENR 2.1

EDFM AD 2.18 ATS Communication Facilities

Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
ATIS	MANNHEIM ATIS	136.550	0450 – 2050 (0350 – 1950)	Designated operational coverage 40 NM, FL 100
AFIS	MANNHEIM INFO	129.775 122.500		
TWR	MANNHEIM TOWER	129.775 122.500	see AD 2.3	Designated operational coverage 25 NM, 4000 ft

EDFM AD 2.19 Radio Navigation and Landing Aids

Type of aid	Frequency		Hours of	Site of	Elevation of	Remarks
CAT of ILS			operation	transmitting	DME	
(VAR) 2004	ID	KHZ MHz		antenna	transmitting	
1	2	3	4	coordinates	antenna (ft)	7
Mannheim						
LOC 27 (1°E)	IMAW	108.55	H24	N 49 28 23.56 E 008 30 17.62		Location of the LOC is 91 m west of THR 09 and 20 m north of the RCL; LOC course (offset 0.4°) crosses the RCL 0.8 NM in front of the THR 27. The LOC can be used up to 10 NM in the area ±35°, up to 18 NM in the area ±10°, in relation to the RCL.
DME	MND	CH82y (113.55*)	H24	N 49 28 14.30 E 008 30 57.53	341	Designated operational coverage 15 NM, FL 100. * Ghost frequency
Neckar						
NDB (1°E)	NKR	292	H24	N 49 20 12.22 E 008 43 58.47		Designated operational range 25 NM

EDFM AD 2.20 Local Traffic Regulations

Örtliche Flugbeschränkungen

1. Zugelassene Luftfahrzeuge

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

2. Beschränkungen des Flugbetriebes

- a) Die Zulassung des Verkehrslandeplatzes Mannheim City für die Durchführung von Flügen nach Instrumentenflugregeln ist beschränkt auf Flüge von Luftfahrzeugen der Geschwindigkeitskategorien A, B und C der Kriterien für die Festlegung und Durchführung von Instrumentenanflugverfahren und Warteverfahren. Flüge von Luftfahrzeugen der Kategorie C sind nur zulässig, wenn für den jeweiligen Anflug die nach dem Flughandbuch des Luftfahrzeugs ermittelte Anfluggeschwindigkeit (VRef) 121 kt nicht überschreitet.
- b) 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.
- c) 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 den unmittelbar an den Flugplatz angrenzenden Straßen (B38a / Wilhelm-Varnholt-Allee) eingehalten werden kann.
- d) Einmotorige Flugzeuge und Flugzeuge, die nach Ausfall eines Triebwerkes nach den Angaben ihres Flughandbuchs die aus der Hinderniskarte ersichtlichen Hindernisse nicht sicher überfliegen können, dürfen auf der Startbahn 27 nur starten, wenn eine Mindest-Bodensicht von 1500 m sowie eine Hauptwolkenuntergrenze von 300 ft gegeben sind.
- Luftfahrtunternehmen, die Flugzeuge der Flugleistungsklasse A betreiben, können in Abstimmung mit dem Luftfahrt-Bundesamt andere Werte entsprechend JAR-OPS 1 deutsch festlegen.
- Die Vorschriften über den Betrieb von Luftfahrzeugen in Luftfahrtunternehmen bezüglich eines Triebwerksausfalls beim Start bleiben hiervon unberührt.
- e) Alle An- und Abflüge mit mehrmotorigen Luftfahrzeugen sowie alle IFR-An- und Abflüge mit einmotorigen Luftfahrzeugen dürfen nur stattfinden, wenn sich die Piloten vor dem ersten An- und/oder Abflug mit den besonderen Betriebsbedingungen vertraut gemacht haben und die vorgeschriebenen Flugverfahren anwenden können. Dem sorgfältigen Vertrautmachen mit den besonderen Verhältnissen am Flugplatz Mannheim City sowie der Erfüllung der Pilotenanforderungen kommt bei der Durchführung von GPS-Anflügen auf RWY 27 besondere Bedeutung bei. Die unter Ziffer f) abgedruckte Allgemeinverfügung des Regierungspräsidiums Karlsruhe gem. § 29 LuftVG über die „Besonderen Regelungen bei An- und Abflügen mit mehrmotorigen Flugzeugen sowie mit einmotorigen Flugzeugen im IFR-Betrieb auf den/vom Verkehrslandeplatz Mannheim City“ vom 4. 07. 2003 ist zu beachten.
- f) Verfügung gemäß § 29 LuftVG über besondere Regelungen für mehrmotorige Flugzeuge bei An- und Abflügen auf den/vom Verkehrslandeplatz Mannheim City

Local Flying Restrictions

1. Authorized Aircraft

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

2. Restrictions of Flight Operations

- a) The authorization for Mannheim City Airfield to conduct IFR flights is restricted to flights of aircraft belonging to speed categories A, B and C fulfilling the criteria for the establishment and performance of IFR approach and holding procedures. Flights of Cat C aircraft are only permitted if the approach speed (VRef) of 121 kt, determined for the respective approach according to the flight manual of the aircraft, is not exceeded.
- b) All approaches, IFR and VFR, shall orientate themselves according to the indicator of the PAPI facilities up to overflying the roads B 38a (RWY 27) and the Wilhelm-Varnholt-Allee (RWY 09), located immediately in front of the RWY in order to guarantee the established minimum crossing altitudes above the roads.
- c) Take-offs may only take place if, (with all engines operating), a minimum flight altitude of 370 ft MSL (RWY 27) and/or 380 ft MSL (RWY 09) can be maintained over the roads (B 38a / Wilhelm-Varnholt-Allee) immediately bordering the airfield.
- d) Single-engine airplanes and aircraft which, after engine failure, are unable to overfly the obstacles depicted on the Obstacle Chart according to the data from their flight manual, may only take off on RWY 27 if a minimum ground visibility of 1.500 m and a ceiling of 300 ft prevail.
- Aircraft operating agencies operating performance Class A airplanes may establish other values corresponding to JAR-OPS 1 German in coordination with the Federal Office of Civil Aviation (LBA).
- The regulations pertaining to the operation of aircraft in aircraft operating agencies regarding engine failure when taking off, remain unaffected.
- e) All approaches and departures with multi-engine aircraft as well as all IFR approaches and departures with single-engine aircraft may only take place if pilots have familiarized themselves with the specific operating conditions prior to the first approach and/or departure, and are able to apply the prescribed flight procedures. Special importance is attached to scrupulous familiarization with the special conditions at Mannheim City Airfield as well as to the meeting of the standards demanded from pilots when conducting GPS approaches on RWY 27. The general decree from the „Regierungspräsidium Karlsruhe“, in accordance with § 29 LuftVG, concerning the „Special Regulations During Approaches and Departures for Multi-Engine Airplanes as well as for Single-Engine Airplanes Flying according to IFR to/from Mannheim City Airfield“, described under letter f), shall be observed.
- f) Decree in accordance with § 29 LuftVG concerning the special Regulations for Multi-Engine Airplanes During Approaches and Departures to/from Mannheim City Airfield

Der Verkehrslandeplatz Mannheim City ist aus flugbetrieblicher Sicht als schwierig zu bewerten. Es wird darauf hingewiesen, dass sich jeder Flugzeugführer vor dem ersten An- und/oder Abflug mit den besonderen Betriebsbedingungen vertraut gemacht haben muß und dass er die vorgeschriebenen Flugverfahren mit seinem Flugzeug anwenden können muß. Vor dem ersten Start bzw. Anflug mit mehrmotorigen Flugzeugen (einemotorige nur im IFR-Betrieb) ist die Zustimmung des Regierungspräsidiums Karlsruhe – Luftaufsichtsstelle Verkehrslandeplatz Mannheim City – erforderlich, die als erteilt gilt, wenn der Flugzeugführer oder der Flugbetriebsleiter des Luftfahrtunternehmens eine Erklärung gem. Ziffer 2 abgegeben hat.

1. Besondere Betriebsbedingungen

– Landeanflug

Nach Aufnahme des Sichtkontaktes zur PAPI-Anzeige ist der Endanflug mit einem Gleitwinkel von 4,00 Grad durchzuführen (beim – Instrumentenanflug RWY 27 – spätestens ab der Sinkflugmindesthöhe MDA). Das setzt voraus, daß die anfliegenden Piloten ausreichend geschult sind, einen **stabilisierten** Anflug mit diesem Gleitwinkel durchzuführen.

- Der jeweilige Schwellenanfang gilt als 50 ft-Überflugpunkt 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 Instrumentenanflug RWY 27 mit anschließendem PAPI-Sichtkontakt.

– Start

Für den Start ist eine Mindestüberflughöhe über den unmittelbar an den Flugplatz angrenzenden Straßen (mit allen Triebwerken in Betrieb) von 370 ft MSL, RWY 27; 380 ft MSL, RWY 09 einzuhalten. Die Vorschriften zum Betrieb von Flugzeugen in Luftfahrtunternehmen bezüglich Berücksichtigung eines Triebwerksausfalles beim Start bleiben hiervon unberührt.

– Sonstiges

Der verantwortliche Pilot 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. Flugzeuge der Kategorie C (siehe ENR 1.5) dürfen nur betrieben werden, wenn die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt werden und mit einer VRef von weniger als 121 kt angefliegen wird.

Der verantwortliche Pilot hat sich anhand der Karte AD 2 EDFM 2-7 (ICAO-Hinderniskarte Type A) über die besondere Hindernissituation im An- und Abflugsektor zu informieren.

2. Zustimmungserfordernis/Erklärung

Um sicherzustellen, dass die besonderen Verhältnisse am Verkehrslandeplatz Mannheim City tatsächlich berücksichtigt werden, ergeht aufgrund von § 29 Abs. 1 LuftVG folgende Verfügung:

Mit mehrmotorigen Flugzeugen dürfen An- und Abflüge auf den/vom Verkehrslandeplatz Mannheim City nur mit vorheriger Zustimmung des Regierungspräsidiums Karlsruhe – Luftaufsichtsstelle Verkehrslandeplatz Mannheim City – durchgeführt werden. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn der Flugzeugführer oder der Flugbetriebsleiter des Luftfahrtunternehmens vor dem An- bzw. Abflug gegenüber der

Luftaufsichtsstelle Verkehrslandeplatz
Mannheim City
Flugplatz
68163 Mannheim
Fax: 0621/4193970

folgende Erklärung abgegeben hat:

– Erklärung der Piloten der allgemeinen Luftfahrt

Bezug: Verfügung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 04.07.2003
Angaben zum beabsichtigten Flug:

- Name und Anschrift des verantwortlichen Piloten (mit Telefon- und Faxanschluß)
- Flugzeugmuster und Kennzeichen
- geplante Ankunft in EDFM (Tag, Zeit)
- geplanter Abflug von EDFM (Tag, Zeit)

Erklärung:

Ich erkläre hiermit, daß ich mich als verantwortlicher Pilot mit den besonderen Betriebsbedingungen vertraut gemacht habe und mit dem Flugzeug die Voraussetzungen für An- und Abflüge erfülle.

Datum:

Unterschrift

Mannheim City Airfield shall be assessed as difficult, from the operational point of view. It is pointed out that the pilot-in-command is obliged to have familiarized himself with the special operational conditions prior to the first approach and/or departure, and that he must be able to perform the prescribed flight procedures with his airplane. Prior to the first take-off and/or approach with multi-engined airplanes (single-engined IFR only), the consent of the „Regierungspräsidium“ Karlsruhe – „Luftaufsichtsstelle“ Mannheim City Airfield – is necessary. This is considered to have been granted if the pilot-in-command or the operational controller of the aircraft operating agency has issued a declaration in accordance with para 2.

1. Special Operational Conditions

– Approach-to-Land

After establishing visual contact to the PAPI indicator, final approach shall be performed at a glide angle of 4 degrees (during an instrument approach to RWY 27 when reaching the MNM Descent Altitude MDA, at the latest). This pre-supposes that the approaching pilots have been sufficiently trained to perform a **smooth** approach at this glide angle.

- The respective beginning of the threshold is the 50 ft fly-over point for calculating the landing distance.

The PAPI indicator has to be followed until the obstacle „road“ is overflown with a max. permissible deviation downwards of 3 red indicator lights. This also applies to instrument approaches RWY 27 with subsequent PAPI visual contact.

– Take-Offs

For take-offs, a minimum overflying height over the roads immediately bordering the airfield of 370 ft MSL, RWY 27; 380 ft MSL, RWY 09 (with all engines operating) shall be maintained. The regulations for the operation of airplanes by aircraft operating agencies regarding 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 guaranteed. The evidence shall be carried on board the airplane. Category C aircraft (see ENR 1.5), may only be operated if the afore-mentioned conditions have been fulfilled and if an approach is performed with a VRef of less than 121 kt.

The pilot-in-command shall consult the chart AD 2 EDFM 2-7 (ICAO Obstacle Chart Type A) about the special obstacle situation within the approach and departure sector.

2. Necessity of Consent/Declaration

In order to ensure that the special conditions prevailing at Mannheim City Airfield are in fact taken into consideration, the following decree has been issued on the basis of § 29 Para 1 LuftVG:

Approaches and departures to/from Mannheim City Airfield with multi-engined airplanes may only be conducted with the prior consent of the „Regierungspräsidium“ Karlsruhe – „Luftaufsichtsstelle“ Mannheim City Airfield. Consent is considered granted if, prior to the approach and/or departure, the pilot-in-command or the operational controller of the aircraft operating agency has issued the following declaration to the

– Declaration of the pilot of General Aviation

Reference: Decree from the “Regierungspräsidium“ Karlsruhe of 04.07.2003
Specifications for the intended flight:

- Name and address of the pilot-in-command (including telephone and fax connection)
- Type of aircraft and identification
- Estimated time of arrival at EDFM (day, time)
- Estimated time of departure from EDFM (day, time)

Declaration:

As pilot-in-command, I herewith declare that I have familiarized myself with the special operational conditions and fulfill the conditions for performing approaches and departures to this aerodrome.

Date:

Signature

– **Erklärung des Luftfahrtunternehmens**

Bezug: Verfügung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 04. 07. 2003

Angaben zum beabsichtigten Flug:

- a) Name und Anschrift des verantwortlichen Piloten (Telefon- und Faxanschluß)
- b) Flugzeugmuster und Kennzeichen
- c) geplante Ankunft in EDFM (Tag, Zeit)
- d) geplanter Abflug von EDFM (Tag, Zeit)

Erklärung:

Wir erklären hiermit, daß die besonderen Betriebsbedingungen in unseren Flugbetriebsverfahren für die vorgesehenen Flugzeuge berücksichtigt sind und die verantwortlichen Piloten gemäß JAR-OPS 1.975 eingewiesen wurden.

Datum:

Unterschrift des Flugbetriebsleiters

– **Declaration of the Aircraft Operating Agency**

Reference: Decree from the „Regierungspräsidium“ Karlsruhe of 04.07.2003

Specifications for the intended flight:

- a) Name and address of the pilot-in-command (including telephone and fax connection)
- b) Type of aircraft and identification
- c) Estimated time of arrival at EDFM (day, time)
- d) Estimated time of departure from EDFM (day, time)

Declaration

We declare herewith that the special operational conditions have been taken into consideration in our flight operational procedures for the intended airplanes and that the pilots responsible have been instructed in accordance with JAR-OPS 1.975.

Date:

Signature of the Head of Flight Operations

– **Gültigkeit der Erklärung**

Die Luftaufsichtsstelle führt eine Übersicht der abgegebenen Erklärungen. Eine Erklärung behält ihre Gültigkeit, solange innerhalb der letzten 12 Monate mindestens ein Flug nach/von EDFM durchgeführt wurde. Andernfalls ist die Erklärung erneut abzugeben.

– **Validity of the Declaration**

The „Luftaufsichtsstelle“ will keep a list of all the declarations submitted to him. A declaration remains valid if at least one flight to/from EDFM has been performed during the last 12 months. Otherwise a new declaration has to be submitted.

EDFM AD 2.21 Noise Abatement Procedures

Nil

EDFM AD 2.22 Flight Procedures

Nil

EDFM AD 2.23 Additional Information

Nil

EDFM AD 2.24 Charts related to the Aerodrome

See next pages